



# Pedersören liikenneturvallisuuussuunnitelma 2014

MIKKO ULJAS, KLAS HYTÖNEN, TERHI SVENNS, HANNAKAISU TURUNEN





# Pedersören liikenneturvallisuus- suunnitelma 2014

MIKKO ULJAS  
KLAS HYTÖNEN  
TERHI SVENNS  
HANNAKAISU TURUNEN

**RAPORTTEJA 14 | 2015**  
**PEDERSÖREN LIIKENNETURVALLISUUSUUNNITELMA 2014**

**Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**Taitto: Ramboll Finland Oy**  
**Kansikuva: Ramboll Finland Oy**  
**Kartat: © Maanmittaustoimisto lupa nro 3/MML/13**  
**Painopaikka: Kopijyvä Oy**

**ISBN 978-952-314-209-1 (painettu)**  
**ISBN 978-952-314-210-7 (PDF)**

**ISSN 2242-2846**  
**ISSN 2242-2846 (painettu)**  
**ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)**

**URN:ISBN:978-952-314-210-7**

**[www.ely-keskus.fi/julkaisut](http://www.ely-keskus.fi/julkaisut) | [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)**



# Esipuhe

Tämän liikenneturvallisuuksuunnitelman tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta Pedersöressä. Suunnitelma sisältää toiminta- ja toimenpide-ehdotuksia sekä fyysisen liikenneympäristön kehittämiseksi että liikennekasvatus-, valistus- ja tiedotustyön toteuttamiseksi. Liikenneympäristön parantamissuunnitelman toimenpiteillä pyritään vähentämään liikenneonnettomuuksia sekä lieventämään onnettomuuksien vakavuusastetta. Kasvatus-, valistus- ja tiedotussuunnitelman tavoitteena on puolestaan kuntien liikenneturvallisuustyön aktivointi. Suunnitelmalla pyritään varmistamaan, että liikennekasvatustyö tavoittaa kaikki ikä- ja liikkujaryhmät.

Pedersören liikenneturvallisuuksuunnitelma on tehty laajalla yhteistyöllä eri tahojen kesken. Suunnitelman toteuttamisesta ovat työn tilaajina vastanneet Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus ja Pedersören kunta. Suunnitelman laatimiseen ovat lisäksi osallistuneet Liikenneturvan, poliisin ja pelastuslaitoksen edustajat. Oman panoksensa työhön ovat antaneet myös Pedersören kunnan asukkaat ja yritykset, joita kuultiin karotteittaessa liikkumisen ja liikenneturvallisuuden nykytilaa ja kehittämistarpeita. Samassa yhteydessä on laadittu liikenneturvallisuuksuunnitelmat myös Pietarsaaren kaupungille ja Uudenkaarlepyyn kaupungille. Suunnittelutyötä on ohjannut yksi yhteinen työn ohjausryhmä, jonka toimintaan ovat osallistuneet seuraavat henkilöt:

Kjell Lind	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Mikael Björse	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Kaj Lytts	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Harri Kotimäki	Pietarsaaren kaupunki
Peter Sjöblom	Uudenkaarlepyyn kaupunki
Mårten Lindström	Uudenkaarlepyyn kaupunki
Yvonne Liljedahl-Lund	Pedersören kunta
Stefan Hellund	Pedersören kunta
Heli Lintamo	Liikenneturva
Jari Kivioja	Keski-Pohjanmaan poliisilaitos

Liikennekasvatus-, valistus- ja tiedotustyön kehittämiseen ja aktivointiin ovat lisäksi osallistuneet useiden eri hallintokuntien edustajat. Heistä koottiin työn aikana liikenneturvallisuusryhmä, joka jatkaa toimintaansa suunnitelman toteuttamiseksi kohti turvallisempaa liikkumista Pedersöressä.

Suunnitelma on laadittu Ramboll Finland Oy:ssä, jossa työn projektipäällikkönä on toiminut ins. Mikko Uljas. Laatuvastaavana ja kaavojen liikenneturvallisuuden arvioinnista vastaavana on toiminut DI Klas Hytönen. Kasvatus-, valistus- ja tiedotusosion vastuuhenkilönä on toiminut DI Terhi Svenns. Projektsihteerinä ja suunnittelijana on toiminut DI Hannakaisu Turunen.

Pietarsaaressa syyskuussa 2014

# Sisällys

## Esipuhe

<b>1</b>	<b>Johdanto</b>	<b>5</b>
1.1	Taustaa	5
1.2	Suunnitelman tavoitteet	5
<b>2</b>	<b>Nykytilanne</b>	<b>6</b>
2.1	Toimintaympäristö seudulla	6
2.1.1	Yhdyskuntarakenne ja väestönkehitys	6
2.1.2	Liikennejärjestelmä ja koulumatkat	7
2.1.3	Liikkuminen ja liikenneturvallisuus	12
2.2	Liikenneturvallisuuksutilanne kunnassa	21
2.2.1	Edellinen Pedersören liikenneturvallisuuksuunnitelma	21
2.2.2	Onnettomuuskehitys Pedersöressä	22
<b>3</b>	<b>Tavoitteet</b>	<b>25</b>
3.1	Liikenneturvallisuuksuustyön valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet	25
3.1.1	Valtakunnallinen visio ja tavoitteet	25
3.1.2	Alueelliset tavoitteet	26
3.1.3	Kunnan liikenneturvallisuuksutavoitteet	26
3.2	Kunnan pyöräilyreittitarkastelu	27
3.3	Katujen ylläpitoluokittelu	27
<b>4</b>	<b>Toimenpiteet</b>	<b>29</b>
4.1	Turvallisen liikkumisen edistäminen	29
4.2	Kunnan toimenpideohjelma	32
4.3	Kunnan toimenpideohjelman vaikutukset	32
<b>5</b>	<b>Liikennekasvatus-, valistus- ja tiedotustyö</b>	<b>35</b>
5.1	Liikenneturvallisuuksuyhteistyön organisointi, roolit ja vastuut	35
5.1.1	Organisointi	35
5.1.2	Liikenneturvallisuuksuryhmä	36
5.1.3	Kunnan eri hallinnonalat	37
5.1.4	Asiantuntijatahot	37
5.1.5	Sidosryhmien edustajat	38
5.2	Liikenneturvallisuuksuustyön kehittäminen kunnassa, liikenneturvallisuuksuryhmä	38
5.2.1	Kunnan liikenneturvallisuuksuryhmän kokoonpano	38
5.2.2	Toimintamalli	39
5.2.3	Toimintasuunnitelmat	40
5.2.4	Toteutus ja seuranta	40
5.3	Liikenneturvallisuuksu kunnan kaavoitustyössä	42
5.3.1	Kaavoituksen liikenneturvallisuuksuden arviointi	42
5.3.2	Kunnan kaavojen liikenneturvallisuuksuauditointi	43
	<b>Lähteet</b>	<b>45</b>
	<b>Liitteet</b>	<b>46</b>

# 1 Johdanto

## 1.1 Taustaa

Valtakunnallisena liikenneturvallisuusvisiona on, että kenenkään ei tarvitse kuolla tai vakavasti loukkaantua liikenteessä. Määrällisenä tavoitteena on, että liikennekuolemien määrä puolitetaan ja loukkaantumisten määrää vähennetään neljänneksellä vuoteen 2020 mennessä (vuoden 2010 tasosta).

Kuntien liikenneturvallisuussuunnitelmat ovat viime vuosikymmenten ajan olleet keskeisin työkalu valtakunnallisten liikenneturvallisuustavoitteiden jalkauttamiseksi sekä paikallisen liikenneturvallisuustyön koordinoimiseksi ja toteuttamiseksi. Yhtenä liikenneturvallisuussuunnitelmien tärkeimmistä tavoitteista on saada aikaan turvallisuushakuinen ja vastuullinen liikennekulttuuri. Liikenneturvallisuustyössä lähtökohtana onkin usein se, miten ihminen käyttäytyy liikenteessä eri kulkutavoilla, sekä miten liikenneympäristö tukee eri kulkutapojen turvallista liikkumista ja oikeanlaisia käyttäytymismalleja.

Ihmisten liikkumistottumuksiin sekä näihin liittyviin asenteisiin vaikuttaminen on avainasemassa liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa. Valtakunnallisessa ja paikallisessa liikenneturvallisuustyössä on jo pitkät perinteet kasvatus-, valistus- ja tiedotustoiminnalla (KVT-työ).

## 1.2 Suunnitelman tavoitteet

Työn tavoitteena oli laatia Pedersören kunnan alueelle toteutusmahdollisuuksiltaan realistinen ja sopivasti toimintaa ohjaava suunnitelma liikenneturvallisuuden parantamiseksi kohti valtakunnallisia tavoitteita. Suunnitelma sisältää sekä toimenpideohjelman fyysisen liikenneympäristön parantamiseksi että toimintasuunnitelmat kasvatus-, valistus- ja tiedotustyön edistämiseksi.

Suunnitelma sisältää katsauksen seudun (Pietarsaari, Pedersöre ja Uusikaarlepyy) väestökehitykseen ja yhdyskuntarakenteen muutoksiin, liikennejärjestelmän ja asukkaiden liikkumisen nykytilaan sekä liikenneturvallisuustilanteeseen. Nykytilanteesta tehtyjen havaintojen perusteella liikennejärjestelmälle ja sen kehittämiselle on asetettu tavoitteet liikenneturvallisuustyön kohdentamiseksi. Suunnitelma sisältää myös ehdotuksen liikenneturvallisuustyön jatkuvasta toimintamallista. Suunnitelman on tarkoitus toimia työkaluna kuntien liikenneturvallisuustyössä seuraavien noin 10 vuoden ajan, jonka jälkeen suunnitelma tulee päivittää vastaamaan sen hetkistä tilannetta.

## 2 Nykytilanne

### 2.1 Toimintaympäristö seudulla

#### 2.1.1 Yhdyskuntarakenne ja väestönkehitys

Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn alueella on kaksi kaupunkimaista aluetta, Pietarsaaren ja Uudenkaarlepyyn keskustat. Muuten alue on maaseutumaista, lukuisiin pieniin kyläkeskuksiin keskittyntä asutusta. Naapurikuntia ovat Oravainen, Alahärmä, Kortesjärvi, Evijärvi, Kruunupyö ja Luoto. (kuva 1).



Kuva 1. Suunnittelualueen kunnat.

Suunnittelualueen kuntien väkiluku oli 31.10.2013 38 061 henkilöä. Vuodesta 1980 vuoteen 2012 alueen väkiluku on kasvanut 3,2 % eli noin 1200 hengellä. Uudenkaarlepyyn väkiluku on pysynyt samana, Pietarsaaren väkiluku on pienentynyt noin 5,2 % ja Pedersören väkiluku on kasvanut 20,6 %. Pedersören väestönkasvun taustalla on suuri syntyvyys. Kunnan 0-14-vuotiaiden osuus väestöstä on 23,8 %, kun vastaava luku Pietarsaareissa on 16,3 % ja Uudessakaarlepyyssä 17,5 %. Väestökeskuksen väestöennusteen mukaan koko alueen väestö kasvaa vuodesta 2012 vuoteen 2040 noin 7,5 %.

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta positiiviseen väestökehitykseen liittyy sekä haasteita että mahdollisuuksia. Kasvun vaikutukset realisoituvat suurelta osin kunnan päättävällä tasolla olevien maankäyttötarkaisujen kautta. Keskeiset kysymykset liittyvät siihen, miten uusi asutus sijoittuu suhteessa olemassa oleviin palveluihin ja muihin toimintoihin nähden ja miten uusi maankäyttö tukee eri kulkutapojen käytön edelly-



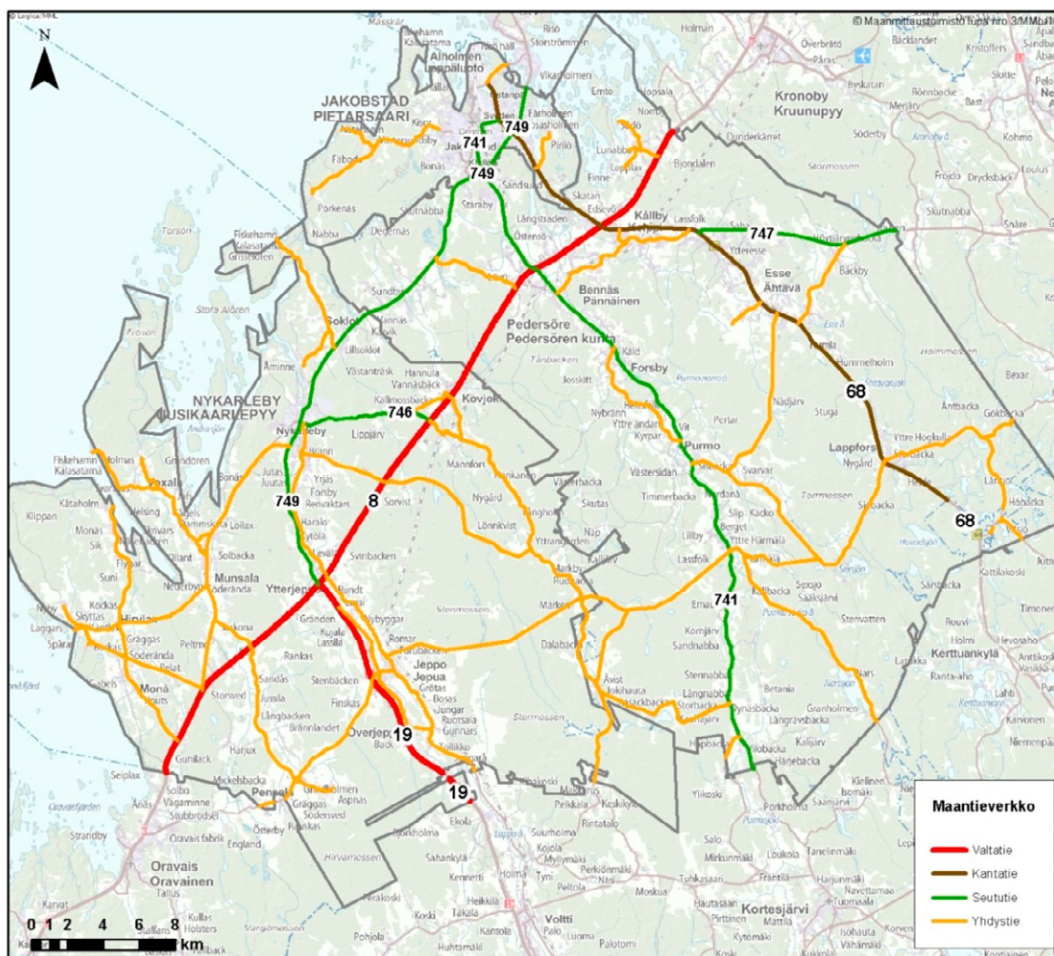
tyksiä. Asumisen ja muiden toimintojen keskinäisellä sijoittumisella vaikutetaan keskeisesti myös liikenneturvallisuuteen. Pedersöressä on erityisen perusteltua parantaa koulujen lähiympäristöjä ja jalankulun ja pyöräilyn mahdollisuuksia, koska väestöstä niin suuri osa on lapsia.

Väestön nopea ikääntyminen on lähitulevaisuudessa koko maata koskettava trendi. Vuonna 2012 yli 65-vuotiaita oli 23 % suunnittelualueen väestöstä, mikä on hieman koko maan keskiarvoa (18 %) suurempi. Valtakunnallisesti tarkasteltuna iäkkäiden riski kuolla liikenteessä suhteessa omaan väestöosuuteensa on ikäryhmistä toiseksi suurin nuorten kuljettajien jälkeen. Väestön ikääntymisen myötä korostuu entisestään tarve yhteen sovittaa iäkkäiden itsenäisiin liikkumismahdollisuuksiin ja turvalliseen liikkumiseen kohdistuvia vaatimuksia. Liikenneympäristö ja -palvelut tulee suunnitella helppokäyttöisiksi ja esteettömiksi, jolloin korostuvat erityisesti liittymäjärjestelyjen ja katutilan jäsentelyn selkeyteen liittyvät asiat, joukkoliikenteen kehittäminen toimivaksi, turvalliseksi ja esteettömäksi vaihtoehdoksi ikäihmisille sekä palveluliikenteen tarjonnan kehittäminen niille, jotka eivät voi käyttää perinteistä joukkoliikennettä.

## 2.1.2 Liikennejärjestelmä ja koulumatkat

### Tie- ja rataverkko

Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn alue sijoittuu länsirannikolla valtateiden 8 ja 19 yhtymäkohtaan. Seudun liikenneverkon rungon muodostavat alueen yleiset tiet; valtatiet 8 ja 19, kantatie 68 ja seututiet 749, 746 ja 741. Pohjanmaan rata (Seinäjoki-Oulu) kulkee suunnittelualueen läpi valtateiden 19 ja 8 itäpuolella. **(kuva 2)** Liikennepaikkoja radan varrella ovat Jepua, Riijärvi, Kovjoki, Pännäinen ja Kolppi. Pännäisissä on ainoa henkilöliikenteen asema, jossa pysähtyy 7-8 junaa päivittäin. Pännäisistä haarautuu Pietarsaaren sataman rata, jolla on Alholman metsäteollisuuden ja Pietarsaaren sataman kuljetuksia.

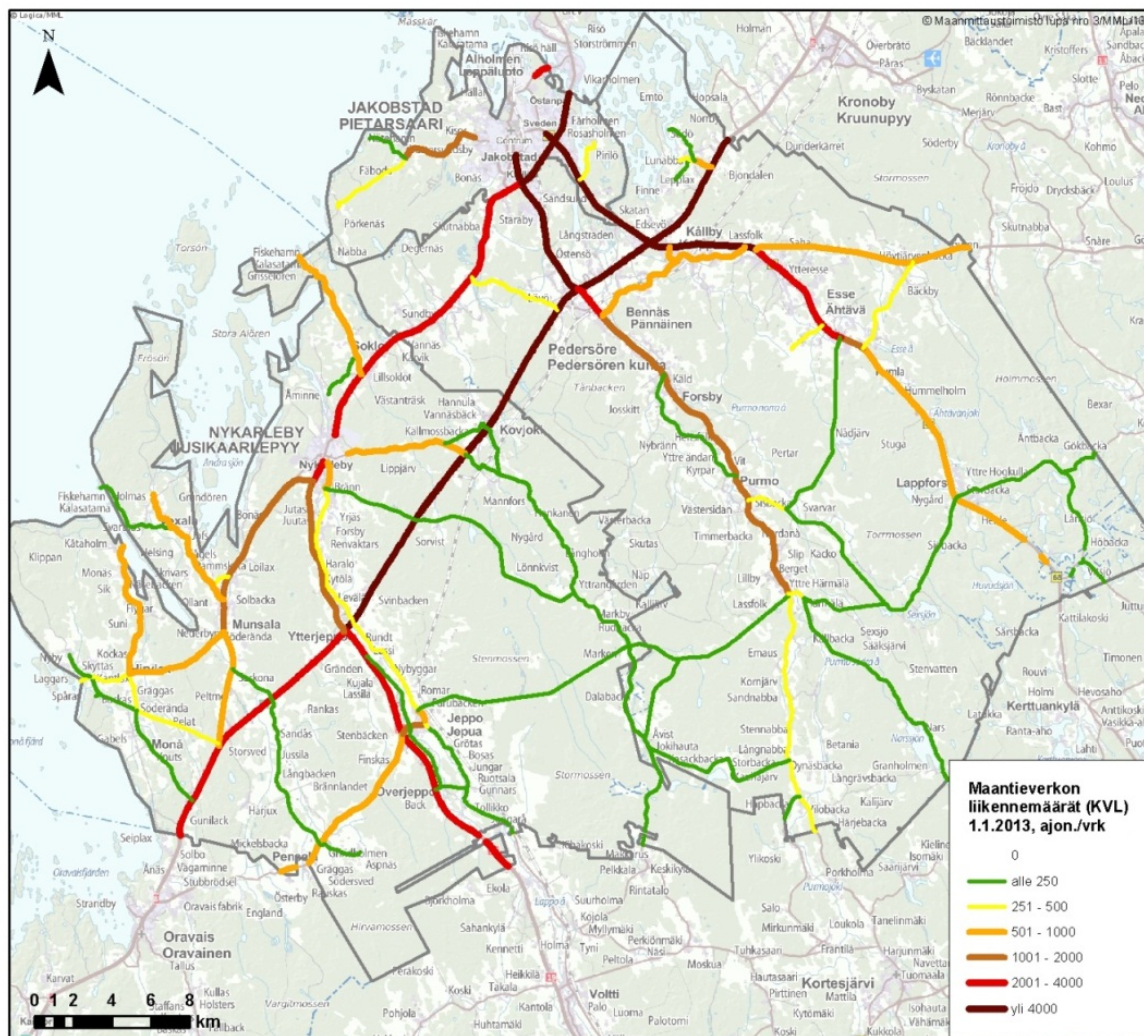


Kuva 2. Suunnittelualueen yleiset tiet.

## Liikennemäärät

Liikennemäärät alueen tieverkolla ovat suurimmillaan valtatiellä 8 ja Pietarsaaren suuntautuvilla väylillä (yli 4000 ajon/vrk). Pietarsaaren ja Uudenkaarlepyyn välillä, valtatiellä 19 ja osalla kantatietä 68 liikennemäärät ovat 2000 - 400 ajon/vrk. Muualla maantieverkolla liikennemäärät vaihtelevat muutamasta sadasta 2000 ajon/vrk:een. **(kuva 3)**

Kaikki kanta- ja valtatie ovat päällystettyjä ja niiden pintakunto on melko hyvä. Verkolta löytyy kuitenkin myös vaurioitumista ja kantavuuspuutteita. Alemman tieverkon päällystetyillä teillä on tulevaisuudessa odotettavissa kunnan huonontumista, johtuen huonosta rahoitustilanteesta. Myös sorateiden pintakunto heikenee ja kelirikon hoito vaikeutuu. Lisäksi tieverkolla on paljon vanhoja siltoja, joiden peruskorjaustarpeet uhkaavat kasaantua tulevaisuudessa. Alueen vähäliikenteisten teiden merkitys on tärkeä maatilojen maidon keräilykuljetuksille, eläin-, rehu- ja lannoitekuljetuksille sekä metsäteollisuuden raakapuun kuljetuksille. Lisäksi tieverkon ominaispiirteisiin kuuluu rautatien tasoristeysten suuri määrä.



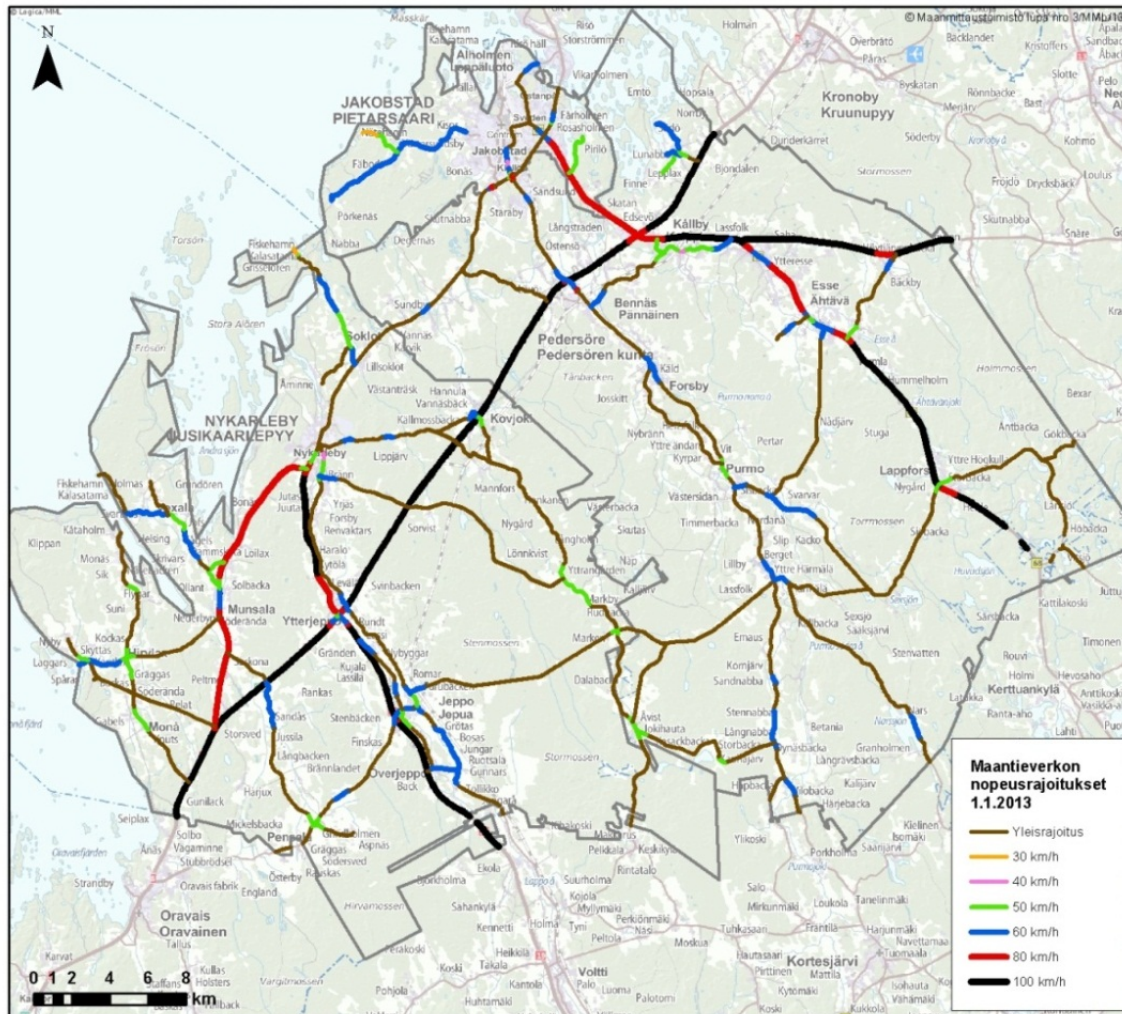
Kuva 3. Suunnittelualan tieverkon liikennemäärät.



## Nopeusrajoitukset

Suunnittelualueen valtateillä ja kantateillä nopeusrajoitus on pääosin 100 km/h. Seuteilla nopeusrajoitus on pääosin 80 km/h. Seuteilla on myös 60 km/h ja 50 km/h osuuksia runsaasti, sillä taajamat ovat usein rakentuneet maantien varteen. **(kuva 4)** Muutamilla tieosuuksilla väylälle asetetut nopeusrajoitukset vaihtelevat tiheästi, mikä heikentää tieympäristön perusteella nopeusrajoitusten ennustettavuutta sekä ajomukavuutta. Ongelmia aiheuttavat erityisesti lukuisat liittymät. Keskeisenä haasteena onkin saada liikenneympäristö tukemaan asetettua nopeusrajoitusta.

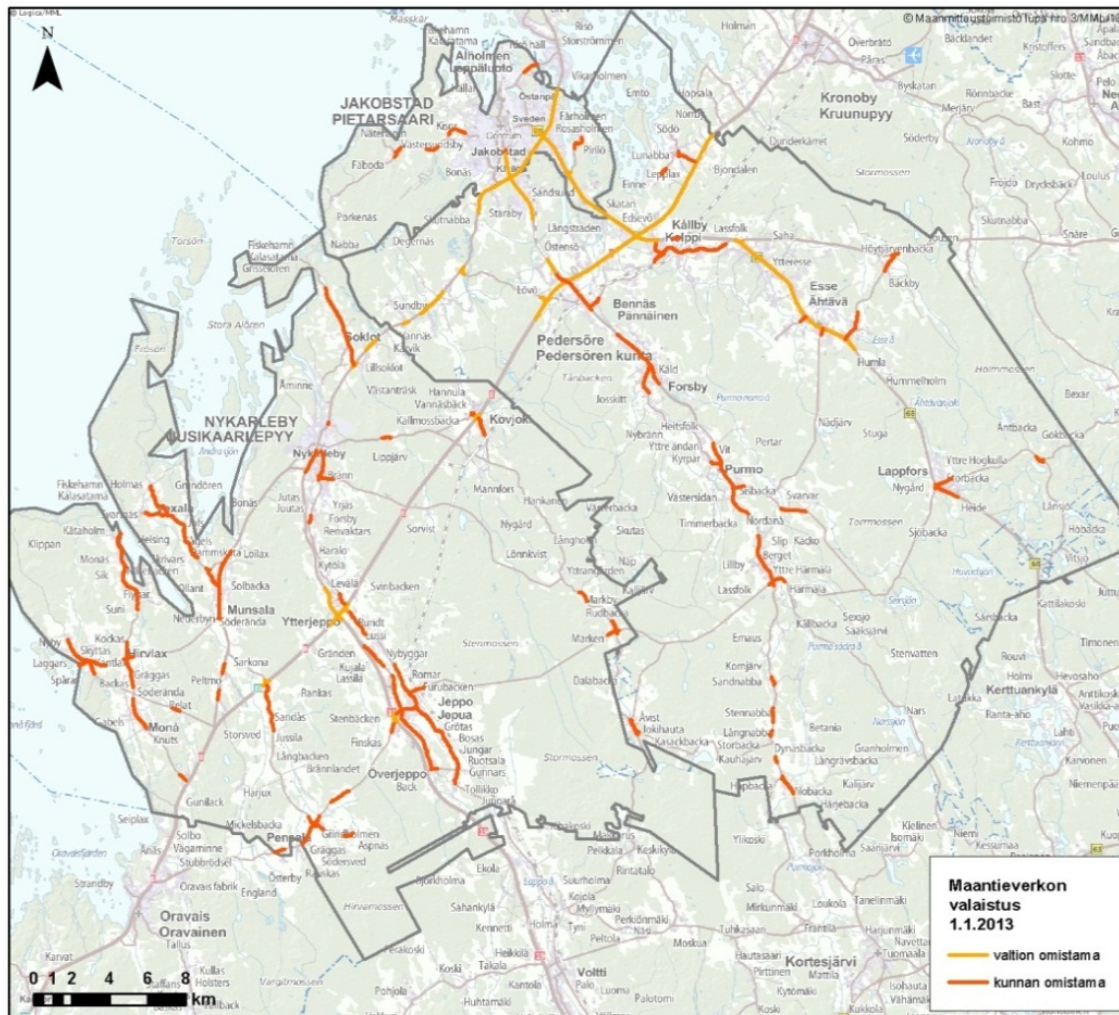
Liikennemäärä- ja nopeusrajoitustiedot on poimittu Liikenneviraston ylläpitämästä tierekisteristä. Tieterekisteritiedot saattavat olla joissain paikoissa epätarkkoja, ja aineistoja tulisikin tarkastella suuntaa antavina.



Kuva 4. Suunnittelualueen yleisten teiden nopeusrajoitukset.

## Valaistus

Suunnittelualueen tieverkon valaistus koostuu valtion ja kunnan omistamista osuuksista, jotka on esitetty **kuvassa 5**. Valaistus on rakennettu eniten liikennöidyille liikenneverkon osuuksille sekä alemmalla tieverkolla taajamien kohdille. Tievalaistus lisää etenkin jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta silloin, kun erillistä jalankulku- ja pyörätietä ei ole rakennettu. Toisaalta tievalaistus saattaa nostaa ajoneuvojen nopeuksia, jolloin onnettomuusriski kasvaa ja onnettomuuksien vakavuusaste nousee.



Kuva 5. Suunnittelualueen tieverkon valaistus.



## Jalankulku- ja pyöräliikenne

Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn alueen jalankulku- ja pyöräliikenteen väyläverkosto koostuu maanteiden varsilla olevista väylistä sekä kuntien katuverkon pyöriteistä ja jalkakäytävistä. Monin paikoin seudulla on puutteita väylien yhtenäisyydessä ja laatutasossa. Kuntien väliset yhteydet ovat puutteellisia lukuun ottamatta yhteysväliä Pietarsaaren keskusta – Edesvö - Kolppi, jolla kulkee yhtenäinen jalankulku- ja pyörätie (noin 10 km). Paikallisten lyhyempien reittien lisäksi seudulla kulkee valtakunnallinen länsirannikon retkipyöräilyreitti. Mopoilu on pääsääntöisesti sallittu seudun jalankulku- ja pyöräilyväylillä, mutta uuden ohjeistuksen myötä taajamien kohdalla mopoilu tullaan ohjaamaan ajoradalle. Tierekisteri-aineistoon perustuva kevyen liikenteen väyläverkosto suunnittelualueella on esitetty oheisessa **kuvassa 6**.



Kuva 6. Suunnittelualueen kävely- ja pyöräilyväylät.

Kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuutta vähentävät monien vilkasliikenteisten teiden ja katujen varsilta puuttuvien kevyen liikenteen väylien lisäksi turvattomat tienylityspaikat. Valta- ja kantateiden poikittaisyhteyksien kohdalla teiden turvallinen risteäminen on mahdollistettu eritasojärjestelyin, mutta etenkin taajama-alueiden ulkopuolella on edelleen runsaasti turvattomia tasoylityspaikkoja. Seudun kunnissa halutaan tulevaisuudessa kasvattaa jalankulun ja pyöräilyn kulkutapaosuutta, ja sen vuoksi yhtenäisemmän ja laadukkaamman verkoston rakentaminen on tärkeää.

## Koulumatkat ja joukkoliikenne

Pietarsaaren seudulla oppilaiden koulukuljetukset järjestetään perusopetuslain ja -asetuksen sekä kuntien erikseen tekemien päätösten mukaisesti. Pietarsaaren kaupungin alueella koulumatkat muodostuvat pääosin niin lyhyiksi, ettei koulukuljetuksia isossa mittakaavassa tarvita. Sen sijaan Pedersöressä ja Uudessa-kaarlepyyssä kuljetustarve on suuri, koska kouluverkko ja asutus on hajaantunut laajemmalle alueelle. Joissain tapauksissa koulukuljetuksia tarvitaan myös koulumatkan turvattomuuden vuoksi, esimerkiksi kun oppilaan koti ja koulu ovat eri puolilla valtatieä, eikä alikulkua ole kustannussyistä rakennettu. Myös taajamaympäristöissä on kiinnitettävä huomiota turvallisiin koulureitteihin ja oppilaiden liikennetaitoihin.

Pietarsaaressa toisen asteen koulutus (lukiot ja ammattikoulut) on opiskelijamäärissä mitaten kasvavaa, ja opiskelijat tulevat suurelta osin alueen ympäristökunnista. Osalla opiskelijoista on ikänsä puolesta mahdollisuus ajokortin hankkimiseen ja oman auton käyttöön koulumatkoilla. Myös mopilla ja mopoautoilla kuljetaan koulumatkoja. Lisäksi toisen asteen opiskelijat tarvitsevat joukkoliikenteen palveluita ja monet naapurikuntien opiskelijat ovat oikeutettuja Kelan koulumatkatukeen.

Joukkoliikenne perustuukin seudulla nykyisin opiskelija- ja koulukuljetuksiin, sillä suurin yksittäinen lipputulojen lähde on opiskelijaseutulippu. Eniten aikuisten seutulippuja myydään Pietarsaaressa. Joukkoliikenteen palvelutasoa seudulla pyritään kehittämään myös asiointi- ja työssäkäyntiliikenteelle sopivaksi. Parhailleen on valmistumassa Laatukäytäväselvitys yhteysvälille Kälviä-Kruunupyy-Kokkola-Pedersöre-Pietarsaari-Luoto, jossa määritellään laatukäytävän tarve ja tavoitteet sekä toimenpidesuunnitelma. (Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, 2014) Toimenpiteillä tavoitellaan hyötyjä mahdollisimman monipuolisesti eri asiakasryhmille. Liikennetarjontaa ehdotetaan parannettavaksi maltillisesti Pietarsaaren ja Kokkolan välillä ja pysäkeille pyritään saamaan infotauluja, -karttoja ja aikatauluja. Paljon käytettyjen pysäkkien jalankulkuyhteyksiä parannetaan

## 2.1.3 Liikkuminen ja liikenneturvallisuus

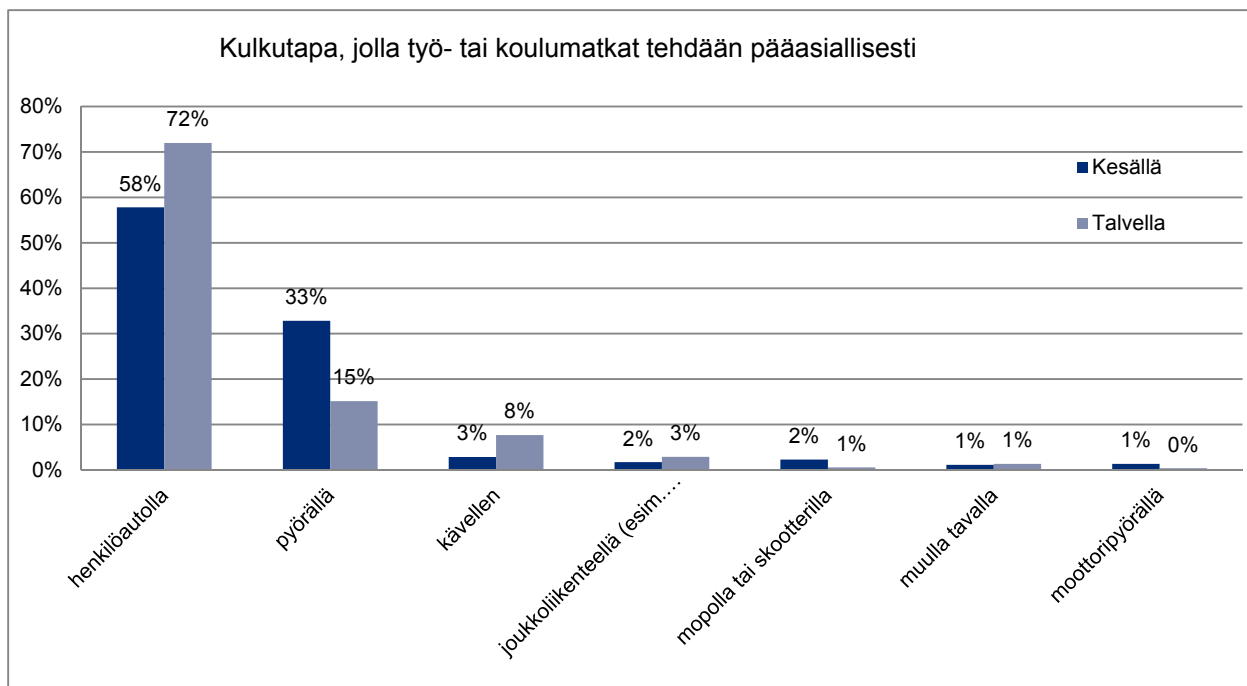
### Asukaskysely

Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn alueen asukkaiden liikkumistottumuksia ja mielipiteitä kuntien liikenneturvallisuustilanteesta selvitettiin suunnitelman laatimisen yhteydessä tehdyllä asukaskyselyllä. Kysely järjestettiin 29.11.2013–6.1.2014 välisenä aikana. Kyselyyn vastasi yhteensä 693 henkilöä, mikä on 1,8 % koko alueen väestöstä. Vastaaajia oli kaikista ikäryhmistä, eniten työikäisiä.

### Liikkumisen ominaispiirteet

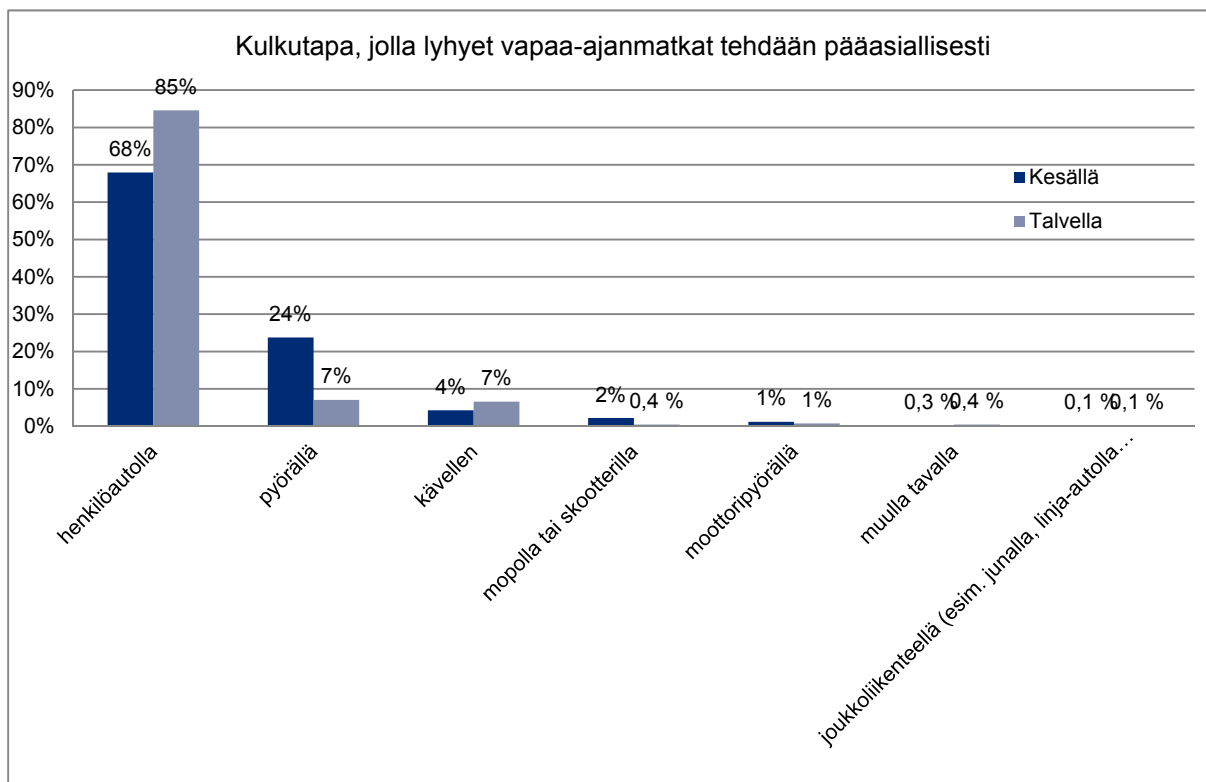
Suurin osa asukaskyselyyn vastanneista ilmoitti, että heillä on ajokortti (80 %). Lähes puolet (48 %) vastaa- jista ilmoitti työ- tai koulumatkansa pituudeksi alle 5 km.

Kesällä kolmasosa (33 %) vastaaajista teki työ- tai koulumatkansa pyörällä ja yli puolet henkilöautolla (58 %). Talvella suurin osa matkoista tehtiin henkilöautolla (72 %) ja vajaa neljäsosa kävellen tai pyörällä (23 %). Muiden kulkutapojen käyttö oli selvästi vähäisempää. Vastaaajien työ- ja koulumatkoilla käyttämänsä kulkutavat on esitetty oheisessa **kuvassa 7**.



Kuva 7. Asukkaiden pääasialliset kulutavat työ- ja koulumatkoilla.

Kestävän liikkumisen näkökulmasta henkilöauton käytössä huolestuttavaa oli se, että myös lyhyet, usein toistuvat vapaa-ajan matkat sekä talvella että kesällä tehtiin useimmiten henkilöautolla. Autoa käytettiin vapaa-ajanmatkoilla huomattavasti useammin kuin työ- ja koulumatkoilla. (kuva 8).



Kuva 8. Kulutavat, joilla lyhyet usein toistuvat vapaa-ajanmatkat pääasiallisesti tehdään.

## Koettuja liikkumisen esteitä ja ongelmia

Asukkaille suunnatussa kyselyssä kartoitettiin liikkumistottumusten ohella keskeisiä liikkumiseen liittyviä esteitä ja ongelmia. Liikenteen eri osa-alueiden vertailussa eniten parannettavaa koettiin olevan teiden ja katujen kunnossapidossa ja laadussa sekä liikennekäyttäytymisessä (**kuva 9**). Seuraavaksi eniten kehittämistä vaatisi jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kattavuus sekä teiden ja katujen liikennejärjestelyt. Vähiten kehittämistä tarvittaisiin polkupyörien ja raskaan liikenteen pysäköintijärjestelyissä.

Kyselyssä vastaajilta kysyttiin myös, mitkä tekijät kannustaisivat heitä kulkemaan työ- ja vapaa-ajan matkat kävellen tai pyörällä nykyistä useammin. Tärkeimmäksi kannustimeksi nousivat kattavammat ja laadukkaammat kävely- ja pyöräily-yhteydet (35 %). Seuraavaksi tärkeimpiä kannustimia olivat lyhyempi matka töihin tai oppilaitokseen (20 %) sekä nykyistä paremmat ja turvallisemmat pyörien säilytystilat (9 %).



Kuva 9. Liikenteen osa-alue, jolla vastaajien mielestä on eniten kehittämistarvetta Pietarsaaren seudulla.

## Onnettomuusaineistot

Tietoja tieliikenneonnettomuuksista kootaan Suomessa sekä poliisiin tietoon tulleiden että vakuutusyhtiöille ilmoitettujen onnettomuustietojen perusteella. Tilastokeskus ylläpitää liikenneonnettomuustietokantaa poliisin onnettomuustietojen perusteella. Liikennevakuutuskeskuksessa toimiva Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (VALT) sen sijaan kokoaa oman tilastonsa onnettomuuksista, joista on maksettu korvausta liikennevakuutuksesta. Aineisto perustuu lähinnä vakuutuksenottajien antamiin tietoihin ja sisältää paljon tietoa lievistä omaisuusvahinkoihin johtaneista onnettomuuksista. VALT:n tilastoissa onkin paljon sellaisia aineelliseen vahinkoon johtaneita liikenneonnettomuuksia, jotka eivät näy poliisin tiedoissa. Eri vertailututkimuksissa on saatu toisistaan poikkeavia tuloksia siitä, kuinka suuri osa onnettomuuksista kirjautuu poliisin rekistereihin: kaikki kuolemaan johtaneet onnettomuudet kirjataan poliisin rekistereihin, henkilövahinko-onnettomuuksista kirjautuu vajaasta viidesosasta kahteen kolmasosaan ja aineellisista vahingoista alle kolmasosa.

Tarkasteltaessa poliisin tietoon tulleissa liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määriä ja jakaumia, tulee muistaa, että etenkin pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden keskinäisten onnettomuuksien ja niissä loukkaantuneiden henkilöiden määrä on todennäköisesti selvästi poliisin tilastoja suurempi. Tutkimuksen

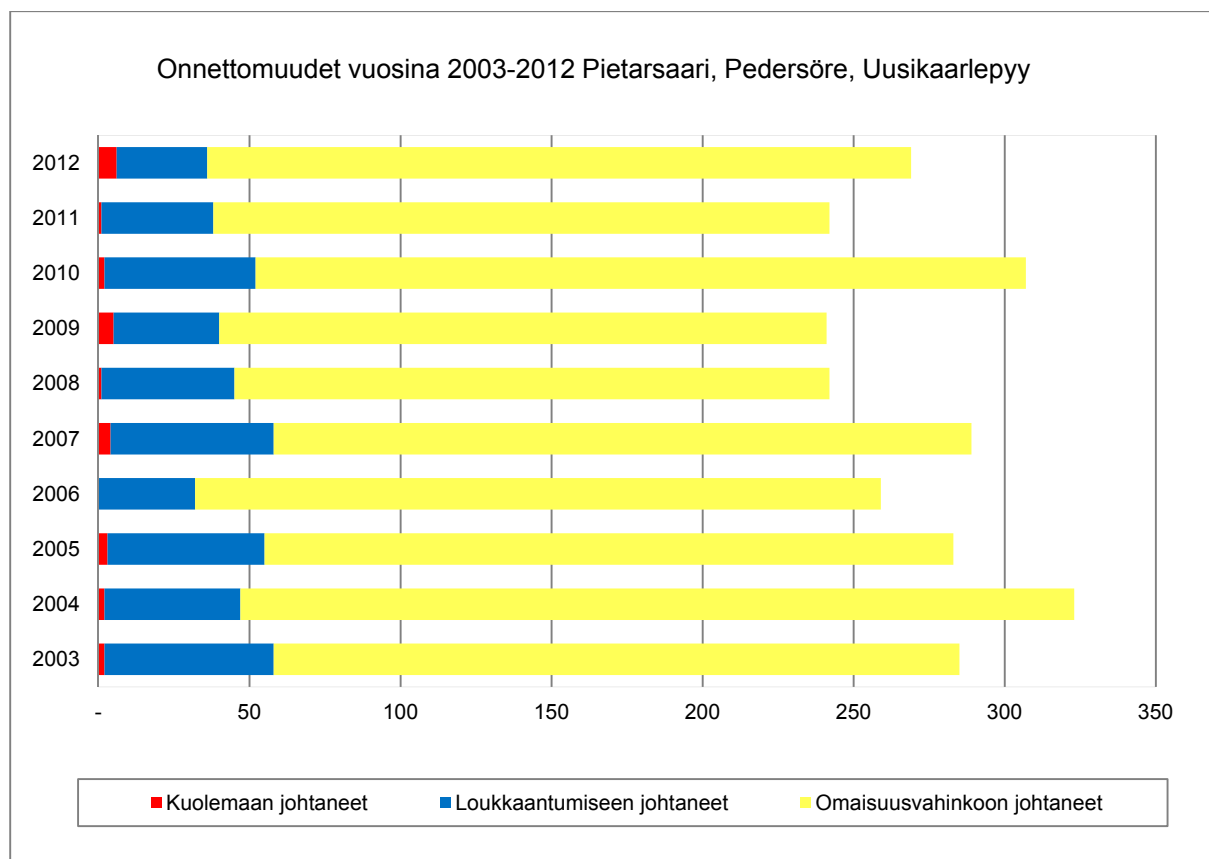
mukaan poliisin tietoon tulleissa onnettomuuksissa polkupyöräonnettomuuksien peittävyys olisi vain noin 20 prosenttia. Molemmissa tilastoissa olleita tapauksia oli alle 10.

Liikenneviraston onnettomuusrekisteri perustuu Tilastokeskuksesta saatuihin tietoihin niistä onnettomuuksista, jotka ovat tulleet poliisin tietoon. Näissä tiedoissa on mukana sekä maanteillä että katuverkolla ja yksityisteillä tapahtuneita onnettomuuksia. Liikennevirasto paikantaa maanteillä tapahtuneet onnettomuudet. Liikenneviraston onnettomuusrekisterin tiedot poikkeavat Tilastokeskuksen aineistosta jonkin verran. Tämä selittyy osin katuverkolla ja yksityisteillä tapahtuneilla onnettomuuksilla, jotka eivät ole täysin kattavasti Liikenneviraston rekisterissä.

### Onnettomuustilanne

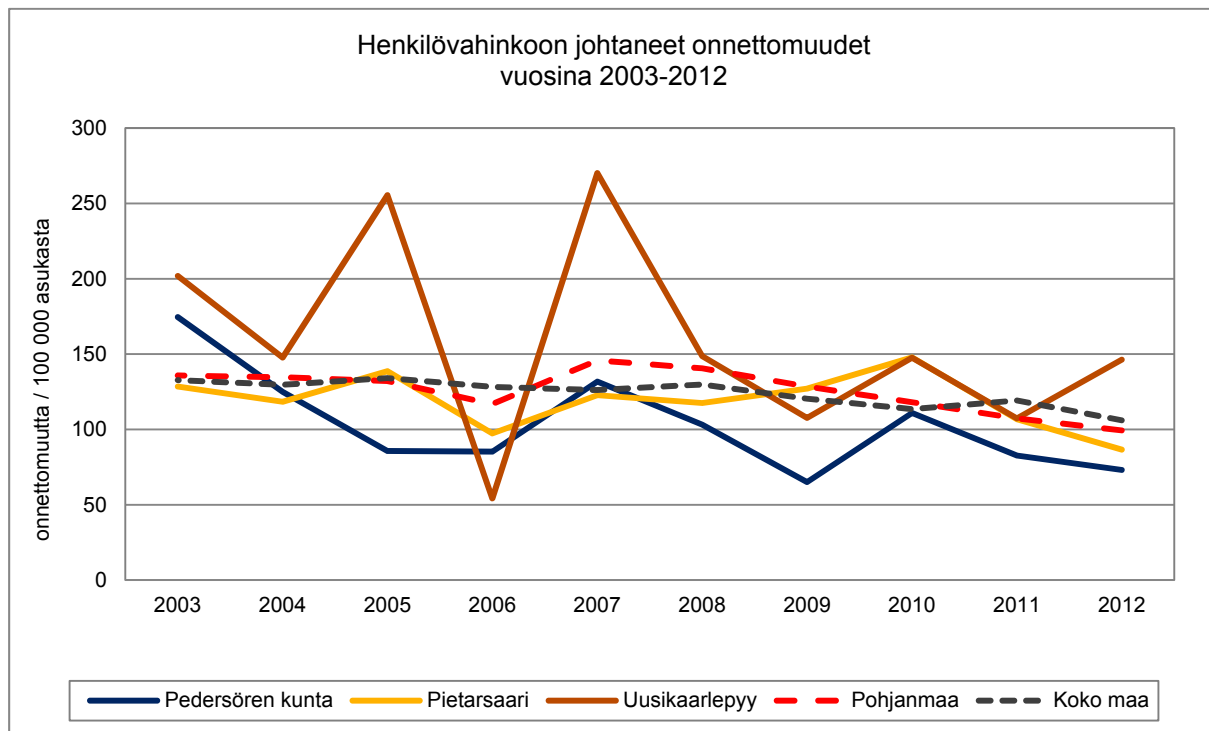
Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn seudun liikenneturvallisuuden nykytilan kartoittamiseksi työssä laadittiin onnettomuusanalyysi seudulla vuosina 2003–2012 tapahtuneista onnettomuuksista. Onnettomuusanalyysi perustui Liikenneviraston onnettomuusrekisteriin ja Tilastokeskuksen tilastotietoihin. Tilastokeskuksen tiedot olivat ajanjaksolta 2003–2012 ja niiden avulla verrattiin Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn seudun kuntien tilastoja koko Suomeen keskimäärin. Vuosina 2008–2012 tapahtuneita onnettomuuksia tutkittiin laajemmin ja perustuen Liikenneviraston tilastotietoihin. Edellä mainitut Tilastokeskuksen ja Liikenneviraston aineistot eroavat toisistaan, minkä vuoksi tietoja tarkasteltaessa tulee kiinnittää huomiota aineiston lähteeseen.

Onnettomuusanalyysin perusteella voitiin todeta, että liikenneturvallisuuden tila oli seudulla hieman koko Suomen keskiarvoa huonompi. Tarkastellun Tilastokeskuksen onnettomuusaineiston mukaan Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn alueella tapahtui useana vuonna enemmän henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia kuin Suomessa keskimäärin vuosina 2003–2012. Erot keskimääräisissä onnettomuusluvuissa eivät kuitenkaan olleet merkittäviä. Viimeisten kymmenen vuoden aikana onnettomuuksien kokonaismäärä on pysytellyt samalla tasolla. Myös henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on ollut vuosittain samaa suuruusluokkaa. **(Kuva 10)**



Kuva 10. Onnettomuudet vuosina 2003–2012 (Lähde: Tilastokeskus).

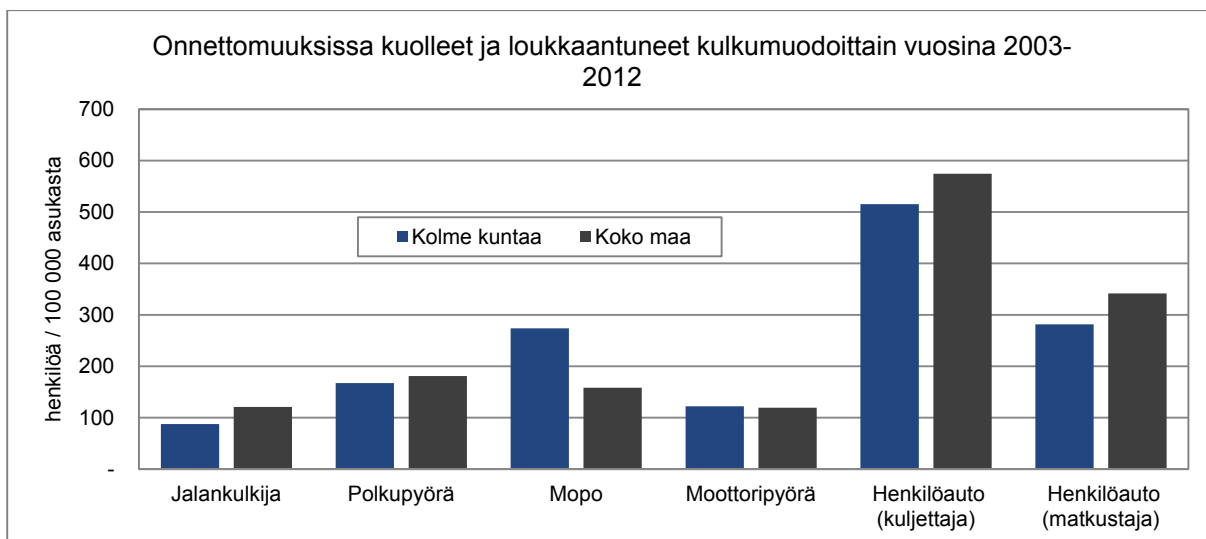
Seudun kuntien välillä oli nähtävissä selviä vaihteluita onnettomuusluvuissa. Seudun ja koko maan keskiarvoa vähemmän henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia asukasmäärään suhteutettuna tapahtui Pedersöressä. Pietarsaarella ja Uudessaakaarlepvyssä onnettomuusmäärät ovat eri vuosina vaihdelleet kokonaan keskiarvon molemmin puolin. **(Kuva 11).**



Kuva 11. Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet asukaslukuun suhteutettuna (Lähde: Tilastokeskus).

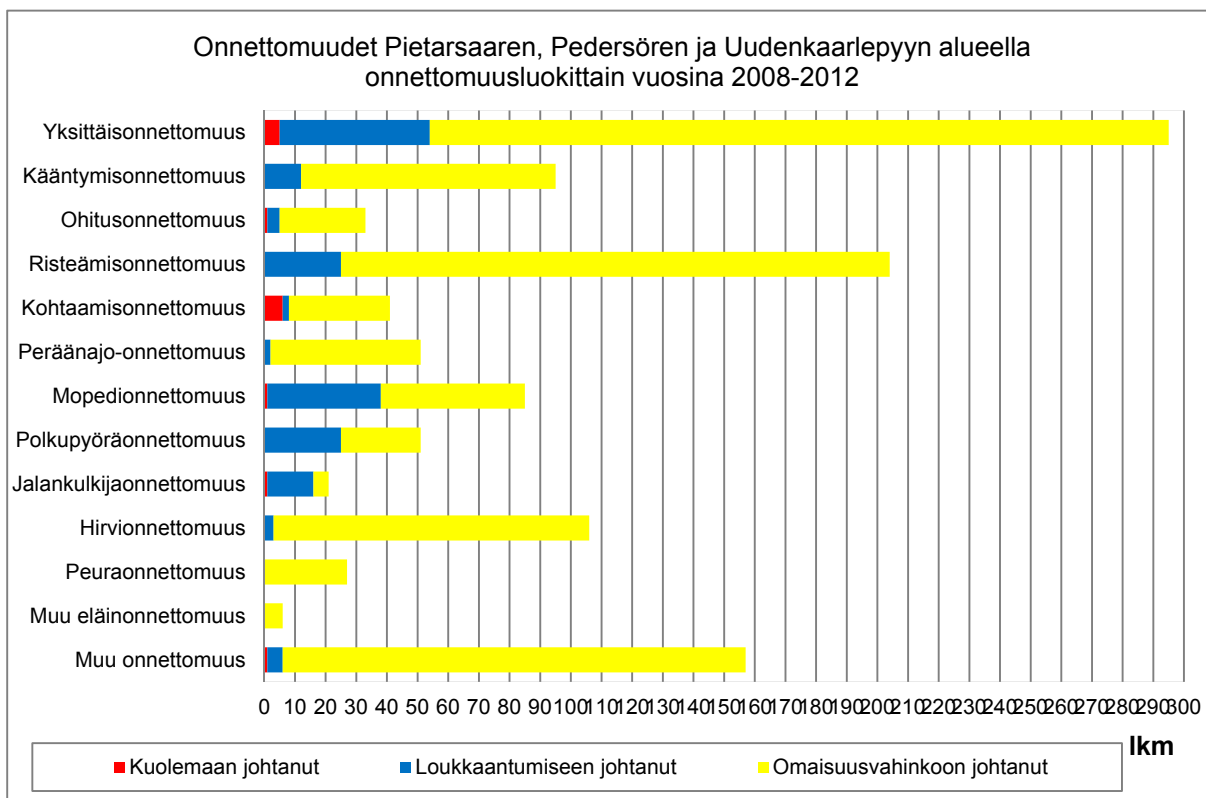
Kulkumuodoittain tarkasteltuna havaittiin, että Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn seudulla tapahtuneissa onnettomuuksissa kuoli tai loukkaantui koko maan keskiarvoa enemmän mopoiijoita. Moottoripyöräilijöitä kuoli ja loukkaantui yhtä paljon kuin kokomaassa, mutta muissa kulkumuodoissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä oli maan keskiarvoa alhaisempi. **(Kuva 12)**

Mopoiijoille sattuneita onnettomuuksia oli vuosina 2008 - 2012 yhteensä 86 kpl, joista yli puolet johti henkilövahinkoihin. Vuoteen 2011 saakka onnettomuusmäärät kasvoivat. Ajokortti uudistuksen myötä onnettomuusmäärät ovat pienentyneet vuosina 2012–2013. Loukkaantumiseen johtaneista mopo-onnettomuuksista lähes puolet sattui klo 18–20 välisenä aikana. Mopo-onnettomuuksia sattui arkipäivisin enemmän kuin viikonloppuisin. Huomattava osa loukkaantumiseen johtaneista onnettomuuksista oli risteämisonnettomuuksia.



Kuva 12. Onnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet kulkumuodoittain asukasluukuun suhteutettuna, kuolleiden ja loukkaantuneiden vuosittainen määrä 100 000 asukasta kohden keskimäärin vuosina 2003–2012 (Lähde: Tilastokeskus).

Onnettomuusluokittain tarkasteltuna Pietarsaaren seudulla yleisimpiä olivat yksittäisonnettomuudet, joita tapahtui vuosina 2008–2012 noin 295, ja toiseksi yleisimpiä ovat risteämisonnettomuudet, joita tapahtui 204 (**Kuva 3**). Lukumäärällisesti eniten henkilövahinkoja aiheutui yksittäisonnettomuuksista, joista yhteensä 53 johti loukkaantumiseen tai kuolemaan. Yksittäisonnettomuudet olivat pääasiassa suistumisonnettomuuksia, joka on tyypillisesti yleisin onnettomuusluokka. Vakavimpia onnettomuuksia olivat jalankulkijaonnettomuudet, sillä niistä suurin osa johti henkilövahinkoon. Myös suuri osa polkupyöräonnettomuuksista ja mopedionnettomuuksista johti henkilövahinkoon.

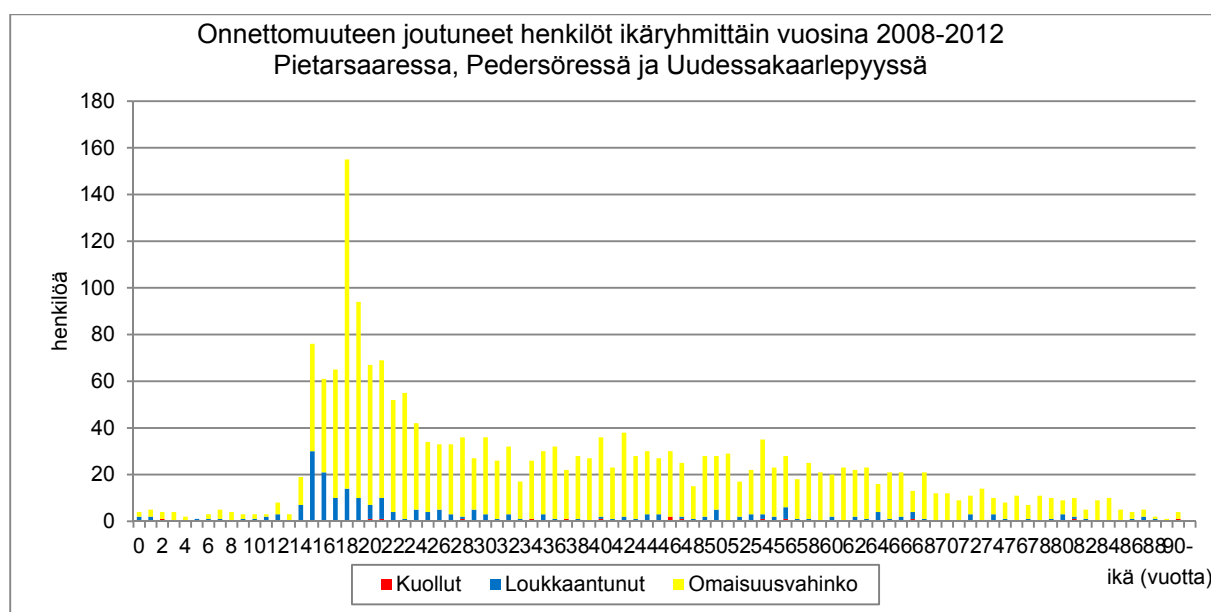


Kuva 13. Onnettomuudet Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn seudulla vuosina 2008–2012 onnettomuusluokittain (Lähde: Liikennevirasto).

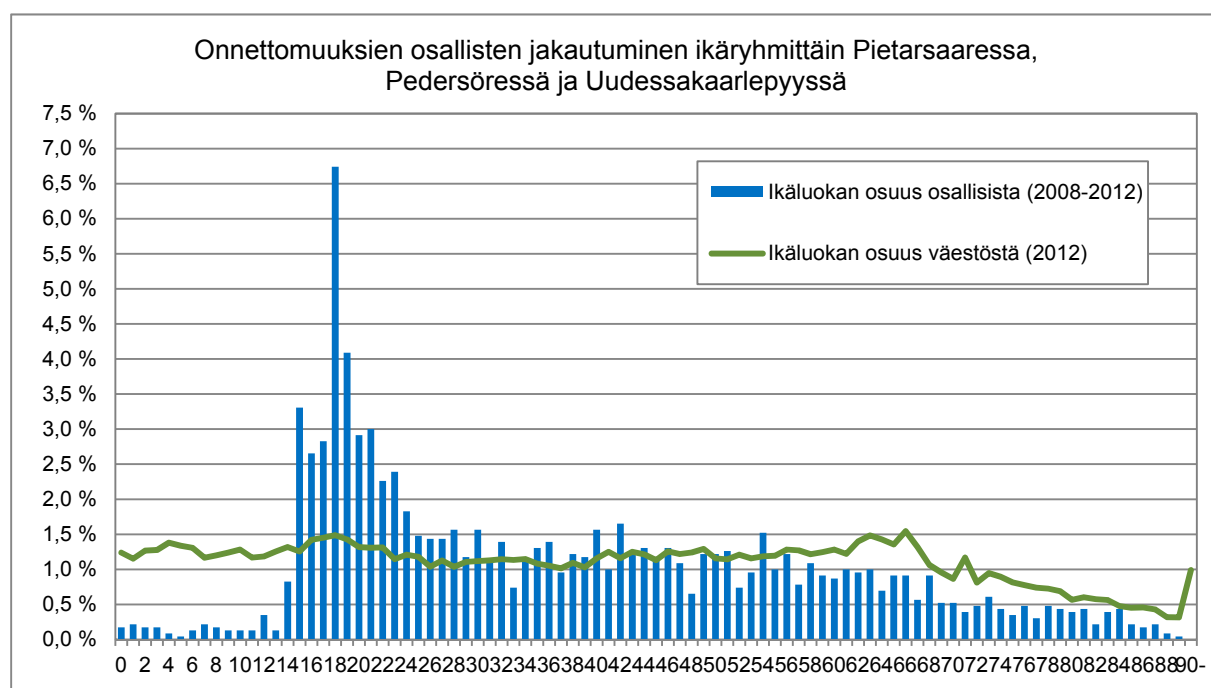


Ikäryhmittäin tarkasteltuna eniten onnettomuuksia tapahtui 18–20-vuotiaille. Nämä ikäryhmät, juuri ajokortin saaneet nuoret aikuiset, ovat liikenneonnettomuustilastoissa yleensä kärjessä myös muilla seuduilla, joten tällä seudulla tilanne ei ole sikäli poikkeava.

18-vuotiaiden lisäksi 15- ja 16-vuotiaille tapahtuu paljon henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia, mikä johtuu mopojen ja skoottereiden yhä kasvavasta käytöstä. Onnettomuuteen joutuneiden henkilöiden ikäjakauma seudulla vuosina 2008–2012 sekä onnettomuuteen joutuneiden osuus ikäluokittain kaikista onnettomuuteen joutuneista henkilöistä sekä kunkin ikäluokan osuus väestöstä vuonna 2012 on esitetty ohessa (**Kuvat 14 ja 15**).



Kuva 14. Onnettomuuteen joutuneiden henkilöiden ikäjakauma Pietarsaaren seudulla vuosina 2007–2011 tapahtuneissa onnettomuuksissa (Lähde: Liikennevirasto).



Kuva 15. Onnettomuuteen joutuneiden henkilöiden ikäjakauma ja ikäluokan osuus väestöstä seudulla (Lähde: Liikennevirasto, Tilastokeskus).



## Onnettomuuskustannukset

Onnettomuuskustannuksilla pyritään kuvaamaan tieliikenteessä tapahtuvien onnettomuuksien taloudellisia vaikutuksia valtakunnan ja kuntien tasolla. Onnettomuuskustannuksiin sisältyvät sekä onnettomuuden aiheelliset vahingot että uhrien hyvinvoinnille koituneet aineettomat menetykset. Tieliikenteen onnettomuuskustannukset määritetään onnettomuuksien yksikkökustannuksien perusteella (Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010, Liikenneviraston ohjeita 21/2010).

Tilastokeskuksen onnettomuusaineiston (vuosilta 2003–2012) tietojen ja edellä mainittujen yksikkökustannusten perusteella aiheutuu Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn seudulla tapahtuneista liikenneonnettomuuksista vuosittain keskimäärin 22,1 miljoonan euron kustannukset. Kunnan osuudeksi onnettomuuskustannuksista on arvioitu erityyppisissä onnettomuuksissa noin 15–20 %. Kyseinen prosenttiosuus perustuu arvioon, koska todellisia kustannuksia ei voida tarkasti laskea. Sairaanhoidon ja kuntoutuksen, joka liittyy pakollisen liikennevakuutuksen piiriin kuulumattomiin onnettomuustapauksiin, tulee kuntien maksettavaksi. Näitä ovat mm. alkoholitapaukset ja kevyen liikenteen onnettomuudet. Osa vakuutusyhtiöille kuuluvista kustannuksista tulee kuntien maksettavaksi, kun syyllisyyskysymyksissä on epäselvyyksiä. Lisäksi kunnille aiheutuu kustannuksia pelastustoimesta ja onnettomuuspaikan raivauksesta.

Tämän mukaisesti Pietarsaaren seudun kuntien osuus onnettomuuskustannuksista on vuosittain noin 3,8 miljoonaa euroa.

Taulukko 1. Onnettomuuskustannukset.

	Kuolemaan johtaneet	Loukkaan- tumiseen johta- neet	Omaisuuksien hinkoon joh- taneet	Yhteensä 10 vuoden aikana	10 vuoden keskiarvo	Kunnan osuus per vuosi	Valtion osuus per vuosi
	[M€] á 2367 000 €	[M€] á 351 000 €	[M€] á 2950 €	[M€]	[M€]	[M€] 15–20 %	[M€] 80–85 %
Pietarsaari	16,6 €	79,3 €	4,1 €	100,0 €	10,0 €	2,0 €	8,0 €
Pedersöre	26,0 €	37,6 €	1,5 €	65,1 €	6,5 €	1,0 €	5,5 €
Uusikaar- lepyy	18,9 €	35,8 €	1,2 €	55,9 €	5,6 €	0,8 €	4,8 €
Koko seu- tu yhteen- sä	61,5 €	152,7 €	6,7 €	221,0 €	22,1 €	3,8 €	18,3 €

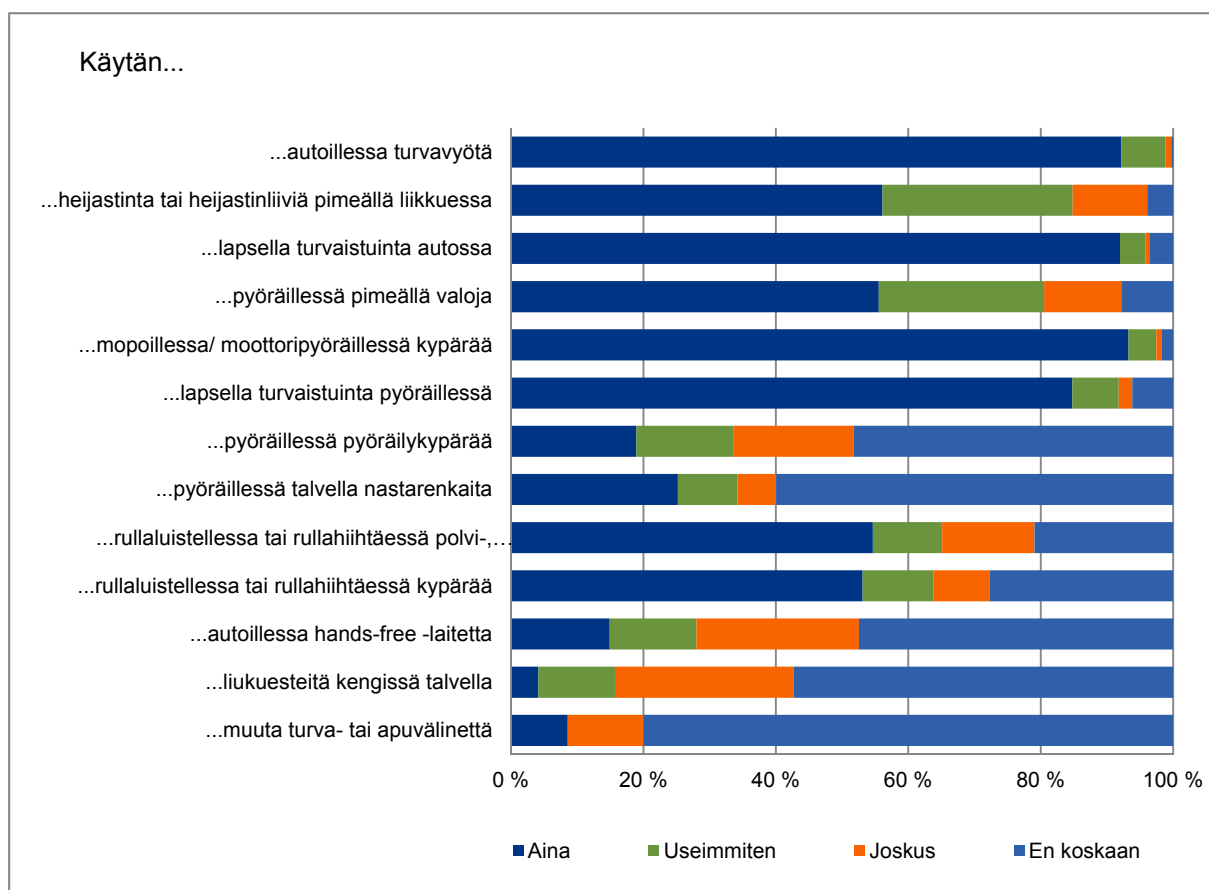
## Koettu liikenneturvallisuus ja liikennekäyttäytyminen

Asukaskyselyn tulosten perusteella Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn seudulla asuvat kokivat kuntiensä liikenneturvallisuustilanteen kohtuullisen hyväksi. Asteikolla 1 (erittäin huono) – 5 (erittäin hyvä) seudun keskimääräinen arvosana oli 3,0. Vain pieni osa vastaajista arvioi tilan erittäin hyväksi, mutta lähes 10 % erittäin huonoksi. Vastaava arvosana on ollut esimerkiksi:

- Forssan seudulla 3,4 (2012)
- Turun seudulla 3,3 (2011)
- Nurmijärvellä 2,9 (vuonna 2010)
- Raaseporissa 3,0 (vuonna 2010)
- Imatran seudulla 3,6 (vuonna 2010)
- Länsi-Turunmaalla 2,8 (vuonna 2009)
- Kemiönsaaressa 2,7 (vuonna 2009)
- Inkoossa ja Siuntiossa 2,5 (vuonna 2009)
- Hangossa 2,6 (vuonna 2008).

Liikkujaryhmistä ylivoimaisesti turvattomimmassa asemassa oleviksi koettiin koululaiset ja kulkutavoista puolestaan kävelijät ja pyöräilijät.

Käytetyimmät turvavälineet Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn seudulla olivat turvavyö autossa, lapsella turvaistuimella autossa ja kypärän käyttö mopoilla tai moottoripyöräillä (yli 90 % käyttää aina). (Kuva 16). Liikenneturvan vuonna 2011 tekemässä kyselytutkimuksessa 92 % vastaajista ympäri Suomen kertoi käyttävänsä aina turvavyötä etupenkillä, joten tilanne on seudulla kyselyn mukaan samaa tasoa koko maan kanssa. Turvavälineiden käytössä parannettavaa olisi erityisesti pyöräilykypärän ja hands free -laitteen käytössä.



Kuva 16. Asukaskyselyssä arvioitu turvavälineiden käyttö Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn alueella.

Asukaskyselyssä kysyttiin vastaajien päivittäin liikenteessä havaitsemia liikenneriikkomuksia. Ajon aikana matkapuhelimeen puhumista pidettiin yhtenä yleisimmistä rikkomuksista, joita vastaajien mukaan ilmenee Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn seudulla (Kuva 17). Muut yleisimmät havaitut liikenneriikkomukset olivat liian suuret ajonopeudet, vilkun käyttämättä jättäminen, turvavälin unohtaminen ja vaaralliset ohitukset.



Kuva 17. Yleisimmät liikennetrikkomukset, joita asukkaat havaitsevat päivittäin liikenteessä Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn seudulla.

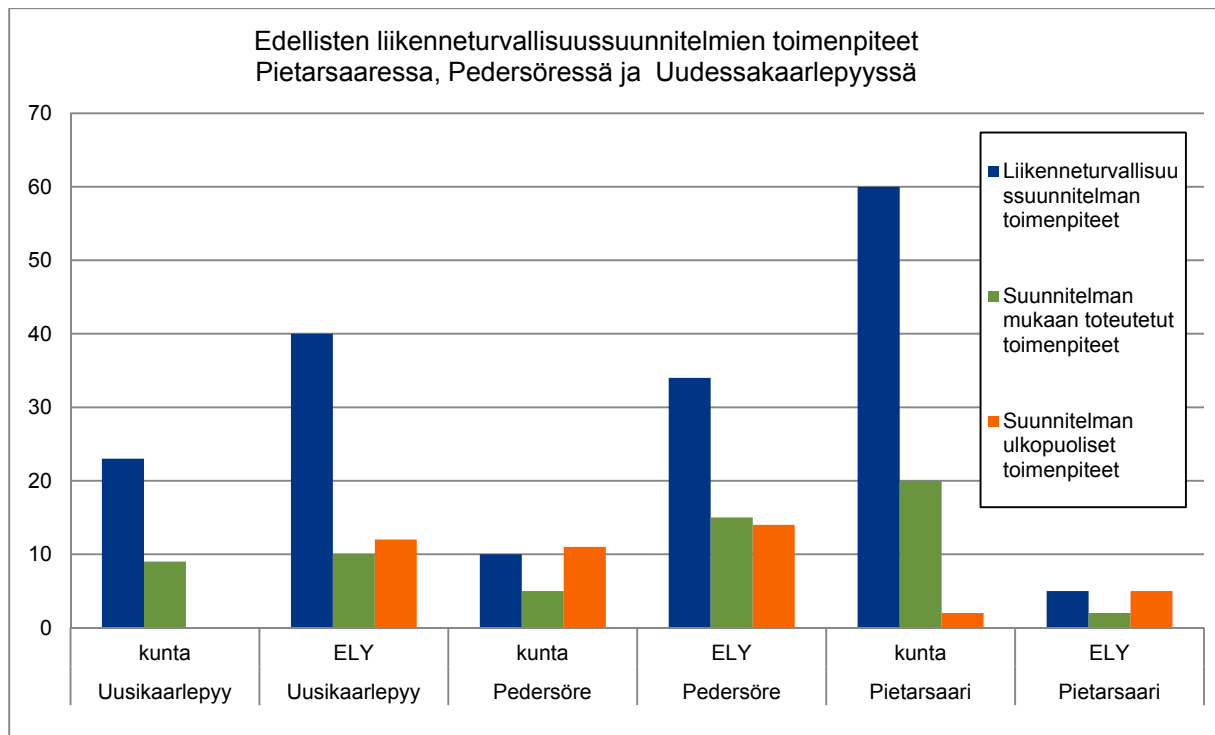
## 2.2 Liikenneturvallisuustilanne kunnassa

### 2.2.1 Edellinen Pedersören liikenneturvallisuussuunnitelma

Edellinen Pedersören liikenneturvallisuussuunnitelma valmistui vuonna 2001. Liikenneturvallisuussuunnitelmassa oli tavoitteena, että henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vähenevät keskimääräisestä vuosittaisesta 10:stä 5:een. Lisäksi tavoitteena oli, että kaikki käyttävät heijastimia, pyöräilykypäriä ja turvavöitä.

Liikenneturvallisuustyön (kasvatus- valistus- ja tiedotustoiminnan) kehittämisen lisäksi tavoitteiden saavuttamiseksi oli laadittu toimenpideohjelma, joka sisälsi runsaasti erilaisia toimenpiteitä liikenneympäristön parantamiseksi. Toimenpiteet priorisoitiin kolmeen luokkaan ja toteuttamisohjelman kokonaiskustannuksiksi arvioitiin n. 30 Mmk (n. 5 M€). Yleisten teiden toimenpiteillä oli arvioitu laskennallisesti saavutettavan noin 0,4 henkilövahinko-onnettomuuden vuosittaisen vähenemän ja toteuttamisohjelman kustannusten vastaavan noin 30 % vuosittaisista laskennallisista onnettomuuskustannuksista. Siten toimenpiteiden toteuttamisella olisi saatu teoriassa kustannukset takaisin.

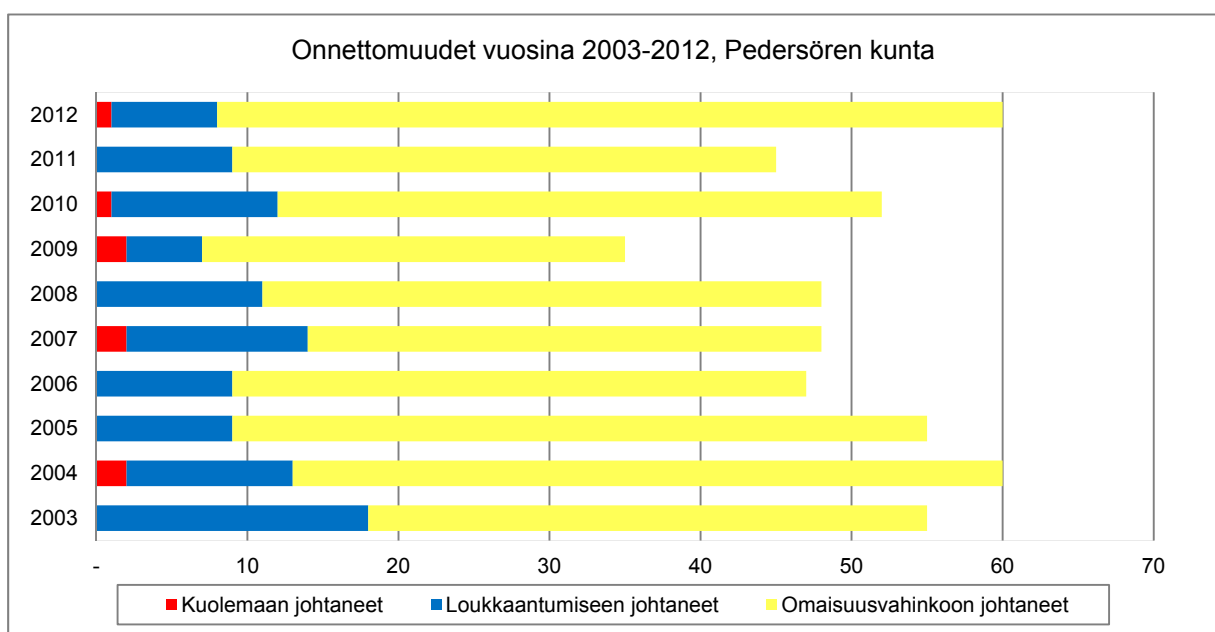
**Kuvassa 18** on esitetty Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn kuntien ja ELY-keskuksen edustajilta saatuihin tietoihin perustuvat edellisten liikenneturvallisuussuunnitelmien toimenpiteiden toteutuminen. Pedersören kunnan vastuulla olevista liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteistä noin puolet on toteutettu ja lisäksi on toteutettu paljon toimenpiteitä suunnitelman ulkopuolelta. ELY-keskuksen vastuulla Pedersören alueella olevista toimenpiteistä noin puolet on toteutettu toimenpideohjelman mukaan ja lisäksi on toteutettu yhtä paljon toimenpiteitä ohjelman ulkopuolelta. **Kuvan 18** laskelmista on jätetty pois hoito- ja kunnossapitotoimenpiteet ja näkemäraivaukseen liittyvät toimenpiteet. Oletettavasti kyseiset toimenpiteet on toteutettu, mutta niiden liikenneturvallisuusvaikutukset ovat jo poistuneet.



Kuva 18. Edellisten liikenneturvallisuuksuunnitelmien toteutetut toimenpiteet Pietarsaaressa, Pedersöressä ja Uudessakaarlepyyssä.

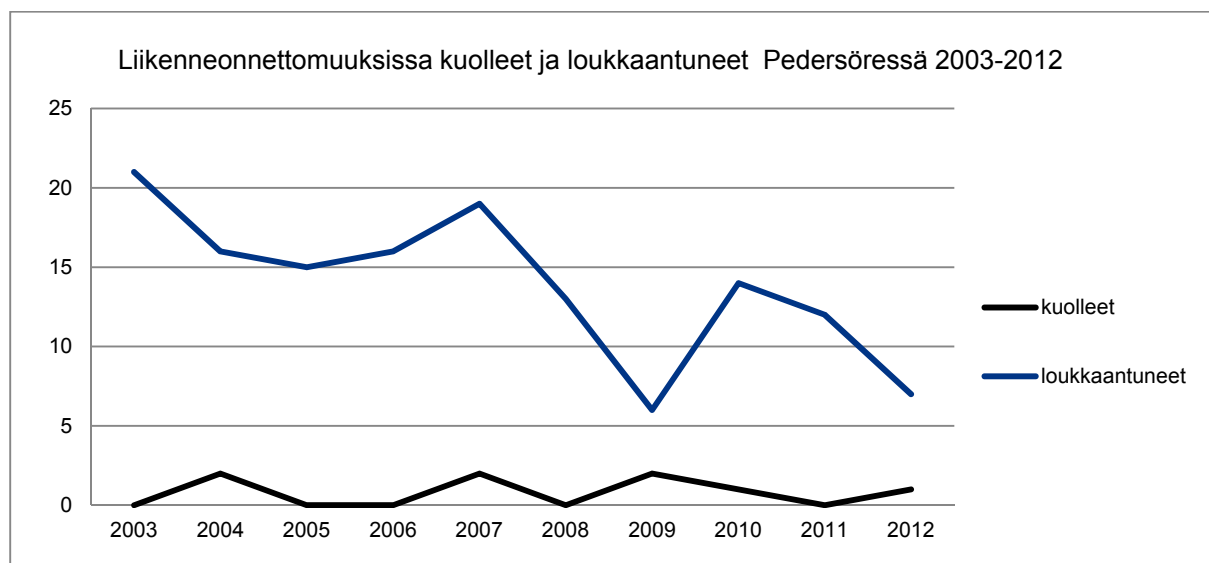
## 2.2.2 Onnettomuuskehitys Pedersöressä

Vuosina 2003–2012 Pedersöressä tapahtui yhteensä 505 poliisin tietoon tullutta liikenneonnettomuutta (keskimäärin 50 onnettomuutta vuodessa). Henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia tapahtui yhteensä 110 kpl (keskimäärin 10 vuodessa). Onnettomuuksista 8 johti kuolemaan. (kuva 19) Tarkasteluaikana henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on hiukan laskenut. Omaisuusvahinkojen määrät ovat laskeneet jakson alussa, mutta viimeisten vuosien aikana niiden määrä on jälleen kasvanut. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia on sattunut asukaslukuun suhteutettuna erityisen paljon.



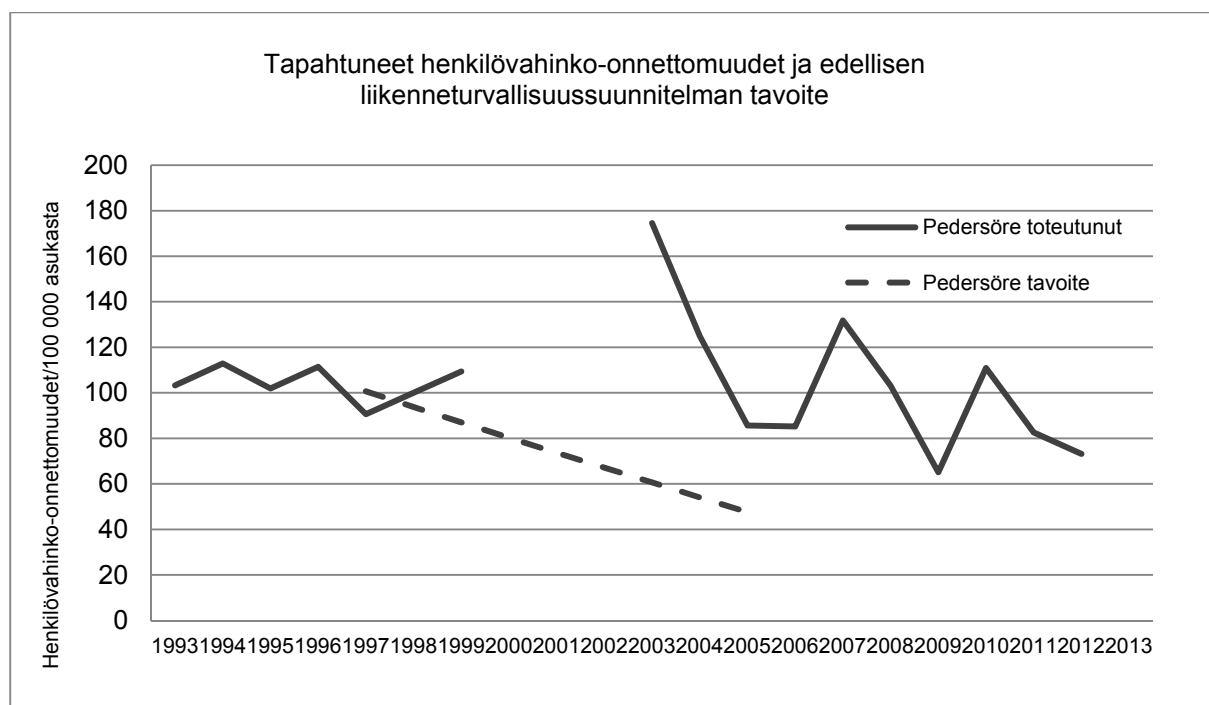
Kuva 19. Onnettomuudet vuosina 2003-2012, Pedersöre (Tilastokeskus).

Henkilöittäin tarkasteltuna vuosina 2003–2012 poliisin tietoon tulleissa onnettomuuksissa kuoli Pedersöressä yhteensä 8 henkilöä ja loukkaantui yhteensä 139 henkilöä. Onnettomuuksissa kuolleiden määrä on vaihdellut eri vuosina, mutta vuosittain loukkaantuneiden määrä on laskenut tarkasteluaikana (**kuva 20**).



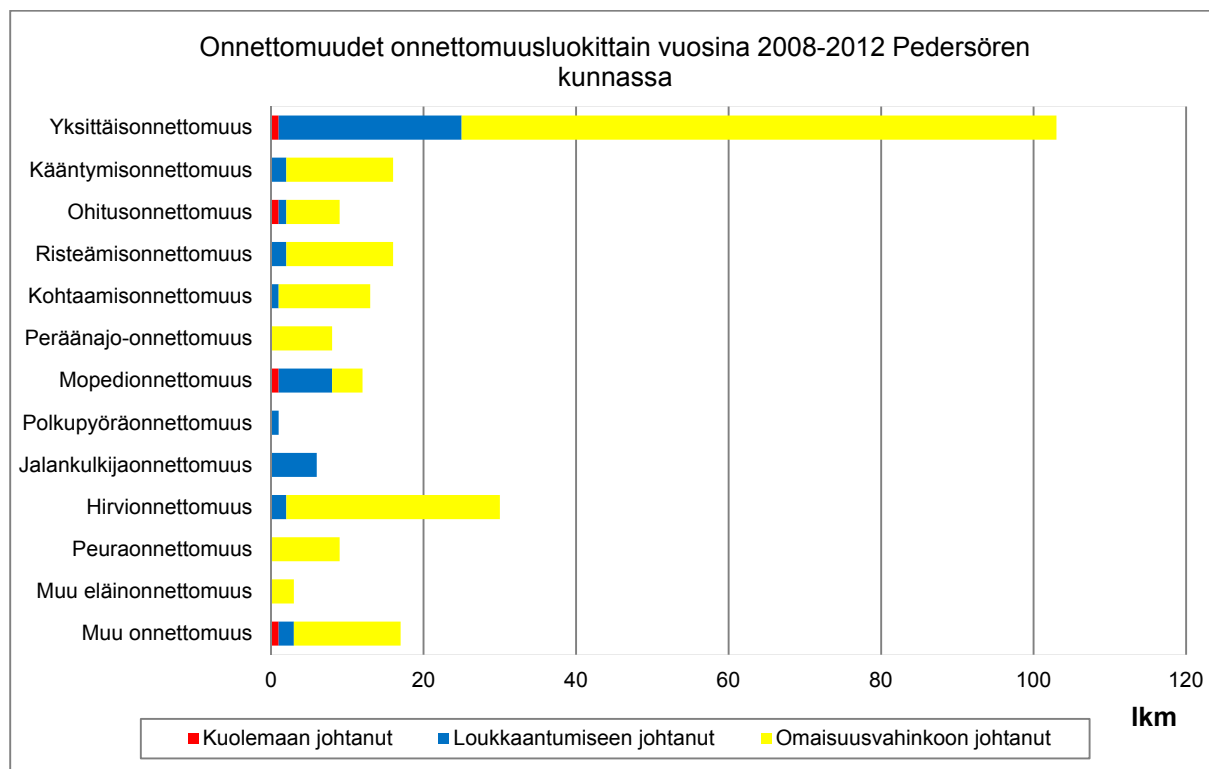
Kuva 20. Liikenneonnettomuuksissa kuolleet ja loukkaantuneet Pedersöressä vuosina 2003–2012 (Lähde: tilastokeskus).

Edellisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteiden toteutumista henkilövahinko-onnettomuuksien määrän pienentämisessä tarkasteltiin vertaamalla tavoitekäyrää sattuneisiin onnettomuuksiin. Käytössä oli tämän suunnitelman lähtöaineisto, vuosina 2003–2012 tilastokeskuksen mukaan sattuneet henkilövahinko-onnettomuudet. Pedersöressä edellisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteeseen henkilövahinko-onnettomuuksien vähentämisessä ei ole päästy, mutta onnettomuuskehitys pitkähköllä tarkastelujaksolla on kuitenkin ollut hiukan laskevaa, vaikka läheskään kaikkia edellisen liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpiteitä ei ole toteutettu. (**kuva 21**)



Kuva 21. Henkilövahinko-onnettomuuksien kehitys ja edellisten liikenneturvallisuussuunnitelmien tavoitteet (Lähde: Tilastokeskus).

Onnettomuusluokittain tarkasteltuna Pedersöressä sattui vuosina 2008–2012 liikenneviraston aineiston mukaan ylivoimaisesti eniten yksittäisonnettomuuksia. Seuraavaksi eniten sattui hirvionnettomuuksia ja muita onnettomuuksia. Eniten loukkaantumisia sattui niin ikään yksittäisonnettomuuksissa. Mopedionnettomuuksissa sekä jalankuljija- ja polkupyöräonnettomuuksissa sattui suhteellisesti eniten loukkaantumisia.. Kuolemia sattui yksittäisonnettomuuksissa, ohitusonnettomuuksissa ja mopedionnettomuuksissa ja muissa onnettomuuksissa. (Kuva 22)



Kuva 22. Onnettomuudet onnettomuusluokittain vuosina 2008–2012 Pedersöressä (Lähde: Liikennevirasto).

Tilastokeskuksen onnettomuusaineiston (2003–2012) tietojen ja Tieliikenteen ajonkustannusten yksikköarvojen 2010 (Liikenneviraston ohjeita 21/2010) perusteella Pedersöressä tapahtuneista liikenneonnettomuuksista on aiheutunut vuosittain keskimäärin 6,5 miljoonan euron kustannukset. Kunnan osuudeksi onnettomuuskustannuksista on arvioitu noin 1,0 miljoonaa euroa vuosittain.

Taulukko 2. onnettomuuskustannukset Pedersöressä ja koko seudulla vuosina 2003–2012.

	Kuolemaan johtaneet	Loukkaantumiseen johtaneet	Omaisuuksivahinkoon johtaneet	Yhteensä 10 vuoden aikana	10 vuoden keskiarvo	Kunnan osuus per vuosi	Valtion osuus per vuosi
	[M€] á 2367 000 €	[M€] á 351 000 €	[M€] á 2950 €	[M€]	[M€]	[M€] 15-20 %	[M€] 80-85 %
Pedersören kunta	26,0 €	37,6	1,5 €	65,1€	6,5€	1,0 €	5,5 €
Koko seutu yhteensä	61,5 €	152,7 €	6,7 €	221,0 €	22,1 €	3,8 €	18,3 €

## 3 Tavoitteet

### 3.1 Liikenneturvallisuustyön valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet

#### 3.1.1 Valtakunnallinen visio ja tavoitteet

Liikenneturvallisuustyötä ohjaa Suomessa valtakunnallinen liikenneturvallisuussuunnitelma. Vuonna 2012 valmistuneessa suunnitelmassa ”Tavoitteet todeksi - Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014” on esitetty tieliikenteen turvallisuusvisio:

**Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä.**

Suunnitelmassa on esitetty myös tieliikenteen turvallisuustavoite:

**Jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että liikennekuolemien määrä puolitetaan ja loukkaantumisten määrää vähennetään neljänneksellä vuoteen 2020 mennessä (2010 tasosta).**

Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014 toteuttaa tieliikenteen turvallisuuden jatkuvaa myönteistä kehitystä turvallisuusvision hengessä. Euroopan unionin komission vuosia 2011–2020 koskevan liikenneturvallisuusohjelman tavoite tieliikennekuolemien puolittamisesta vuoteen 2020 mennessä otetaan huomioon kiristämällä Suomen tavoitetta ja tehostamalla toimenpiteitä. Liikenneturvallisuustyön tavoitteena on jatkuva liikenneturvallisuuden parantuminen siten, että vuonna 2020 tieliikenteessä kuolleiden määrä on enintään 136 ja loukkaantuneiden enintään 5 750.

Valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa tavoitteiden saavuttaminen on jaettu neljään painopistealueeseen ja niiden osatavoitteisiin seuraavasti:

#### Ajokunto

- Rattijuopumuksen vähentäminen
- Ajoterveyden arviointi
- Väsyneenä ajamisen vähentäminen

#### Liikennekäyttäytyminen

- Nopeusrajoituksen noudattaminen ja turvavarusteiden käyttö
- Nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttaminen

#### Taajamien liikenneturvallisuuden kehittäminen

- Taajamaliikenteen rauhoittaminen

#### Maanteiden turvallisuuden parantaminen

- Kuolemien torjunta pääteillä

### 3.1.2 Alueelliset tavoitteet

#### **Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alue**

Liikenneturvallisuuksuunnitelma Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueelle on valmistunut vuonna 2012. Mukana suunnitelmassa ovat alueen kolme maakuntaa: Etelä-Pohjanmaa, Keski-Pohjanmaa ja Pohjanmaa. Suunnitelmaa on valmisteltu valtakunnallisen Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman vision mukaisesti: ” Kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä”. Painopistealueita vision saavuttamiseksi on Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueelle määritelty neljä kappaletta:

- aktiivinen ja koordinoitu liikenneturvallisuuustyö
- riskikäyttäytymisen väheneminen liikenteessä
- kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuuden lisääminen
- turvallisuuskäsitys ja -tavoitteet ohjaamaan liikennejärjestelmän kehittämistä

#### **Pohjanmaan maakunta**

Pohjanmaan maakunnan alueelliseksi erityispainotuksiksi määriteltiin mopoliikenteen turvallisuuden parantaminen, 40 km/h nopeusrajoitusalueen onnettomuuksien ehkäiseminen, turvalaitteiden käytön lisääminen ja joukkoliikenteen alueellinen koordinointi.

Onnettomuuksien vähenemätavoitteena on valtakunnallisen tavoitteen mukaisesti puolittaa liikennekuolemien määrä ja vähentää loukkaantuneiden määrää neljänneksellä vuoden 2010 tasosta. Tämän mukaisesti vuoteen 2020 mennessä vuosittainen liikennekuolemien määrä on enintään 15 ja loukkaantuneiden määrä enintään 506 Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella ja Pohjanmaalla vastaavat luvut ovat 4 kuollutta ja 183 loukkaantunutta vuodessa vuoteen 2020 mennessä.

Pohjanmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma on valmistunut toukokuussa 2013. Liikennejärjestelmäsuunnitelman yhtenä toimenpiteenä on kävellen tai pyöräillen tehtävien työ- ja koulumatkojen yhteyksien ja turvallisuuden parantaminen sekä seudullisten liikenneturvallisuuksuunnitelmien säännöllinen päivittäminen.

#### **Pietarsaaren seutu**

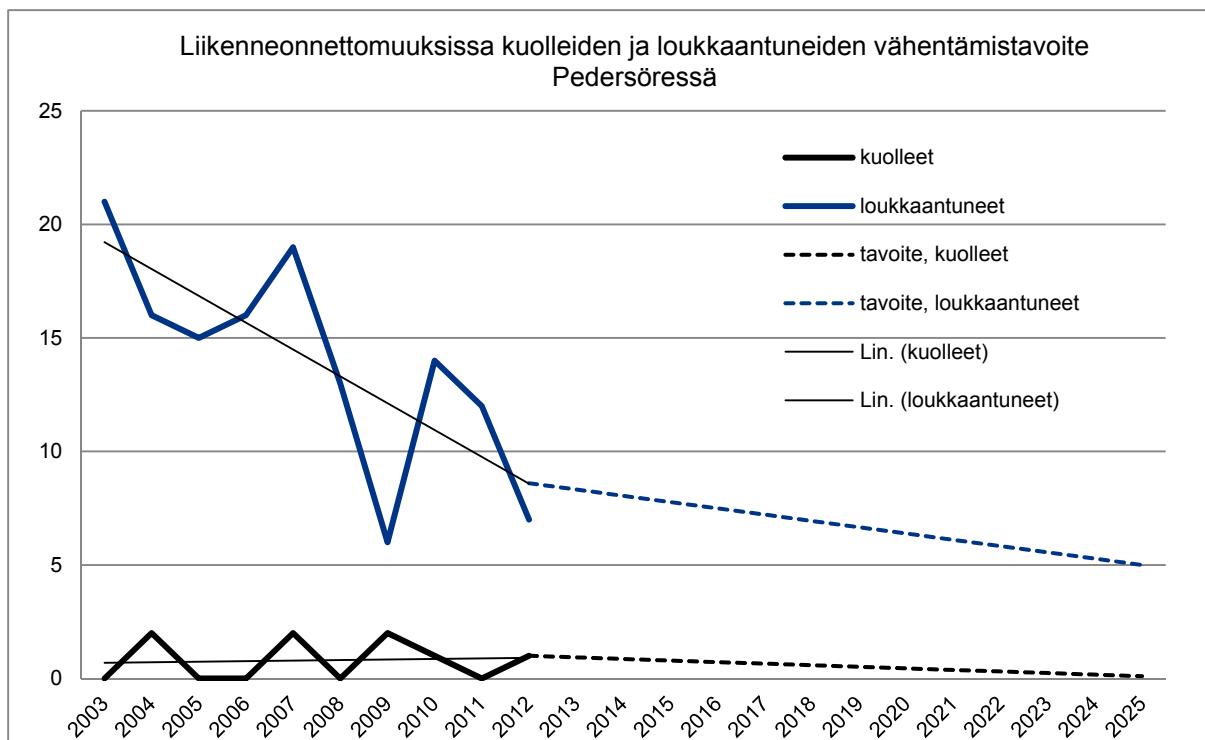
Tämän liikenneturvallisuuksuunnitelman päivitystyön yhteydessä Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarllepyyn kunnille asetettiin kullekin omat määrälliset tavoitteet loukkaantuneiden ja kuolleiden määrän vähentämiseksi. Seudulle asetettiin kuitenkin yhteisiä laadullisia tavoitteita ja painotuksia toimenpideohjelman laatimiseksi sekä liikenneturvallisuuksuustööhön. Painotukset perustuvat onnettomuusanalyysiin, asukaskyselyyn sekä asiantuntijahaastatteluiden tuloksiin sekä ennen työtä määriteltyihin erityiskysymyksiin pyöräilyreitistön ja katujen ylläpitoluokituksen määrittämisessä.

Erityisesti Pietarsaaren seudulla halutaan edistää pyöräilyä kestävä kehityksen mukaisena kulkumuotona, parantaa pyöräilyn ja jalankulun olosuhteita sujuvammiksi ja turvallisemmiksi sekä lisätä pyöräilykypärän käyttöä. Mopoilun turvallisuutta halutaan parantaa sekä fyysisillä toimenpiteillä, että liikenneturvallisuuksuustyöllä nuorten parissa. Kaikkien seudun asukkaiden liikennekäyttäytymiseen halutaan vaikuttaa ja liikennekulttuuria parantaa turvallisempaan suuntaan, mikä voisi osaltaan auttaa vähentämään seudulle ominaista omaisuusvahinkojen suurta määrää.

### 3.1.3 Kunnan liikenneturvallisuuksutavoitteet

Pedersören kunnalle asetettiin määrällinen tavoite liikenneonnettomuuksien vähentämiseksi vuoteen 2025 mennessä. Tavoite määriteltiin Pohjanmaan maakunnan alueellisen tavoitteen pohjalta, suhteuttamalla onnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden tavoitemäärä kaupungin asukaslukuun. Liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrää tulisi vähentää vuosien 2003–2012 keskimääräisestä vuosittaisesta tasosta (8,6 loukkaantunutta/vuosi) vuoteen 2025 mennessä 5 loukkaantuneeseen vuodessa. Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden määrä tulisi vähentää laskennallisesti vuosittaisesta 1,0:sta 0,1:een, joka tarkoittaa käytännössä yksi kuolonuhri kymmenen vuoden aikana. **(kuva 23)**





Kuva 23. Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden ja loukkaantuneiden vähentämistavoite Pedersöressä.

## 3.2 Kunnan pyöräilyreittitarkastelu

Suunnitelmatyön alussa yhdeksi tavoitteeksi asetettiin pyöräilyreitistön laatiminen kunnalle. Asukaskyselyn ja maastokäynnin perusteella laadittu pyöräilyn tavoiteverkko (**Liite 1**) toimii työkaluna korkealuokkaisten pyöräilyväylien suunnittelua ja kunnossapitoa varten sekä apuvälineenä kunnan maankäytön kestävään suunnitteluun. Keskeiset toiminnot yhdistyvät toisiinsa nopeita ja laadukkaita tavoiteverkon pää- ja aluereittejä pitkin kannustaen ihmisiä pyöräilemään enemmän ja ympäri vuoden. Pää ja aluereittien lisäksi on esitetty täydentäviä reittejä, joiden toteuttaminen ei ole kiireellistä, mutta verkon tihentäminen on kustannustehokasta jo olemassa olevia väyliä jatkamalla ja yhdistelemällä. Uusien väylien toteuttamisessa on huomiotava, että pyöräilyväylien määrä ei korvaa laatua.

Tarkemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota oikeaan pyöräilyväylän tyypin valintaan. Pääosa väylistä on tarkoituksenmukaista rakentaa yhdistettyinä pyöräteinä ja jalkakäytävinä. Näillä väylillä pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden määrä ei ole kovin suuri edes tavoitetilanteessa. Aivan keskustan tuntumassa ja vilkkaimmilla pää- ja aluereiteillä voidaan harkita muitakin ratkaisuja. Tällöin jalankulkijoita ja pyöräilijöitä on tyypillisesti sen verran paljon, että tulee tarve erottaa pyöräily jalankulusta esimerkiksi rakentamalla yksi- tai kaksisuuntainen pyörätie tai pyöräkaista.

Pyöräilyn tavoiteverkon täydennystarpeet ovat mukana liikenneturvallisuussuunnitelman toimenpideohjelmassa, jossa on esitetty myös niiden kiireellisyys ja rakentamiskustannukset. Tavoiteverkko sisältää myös turvallisuuden kannalta tarvittavat eritasojärjestelyt.

## 3.3 Katujen ylläpitoluokittelu

Suunnitelmatyön alussa tavoitteeksi asetettiin uuden katujen ylläpitoluokituksen laatiminen, jossa liikenneturvallisuusseikat on otettu huomioon. Uusi ylläpitoluokitus perustuu arvioon liikenneturvallisuuden nykytilasta, jonka taustalla ovat mm. onnettomuustilastot. Ylläpitoluokitus on rajattu talvihoitoon liittyviin toimenpi-

teisiin, kuten auraus, liukkauden torjunta ja lumipenkköjen madallus tai poisto. Ylläpidolla (tässä yhteydessä talvihoito) on merkitystä liikenneturvallisuuteen, vaikka sille ei laskennallista onnettomuusvähenemää voida arvioida. Katujen kunnossapito nousi esiin myös asukaskyselyssä tärkeimpänä liikenneympäristön kehittämistarpeena. Asukaskyselyyn vastanneista jopa 60 % kertoi liukastuneensa tai kaatuneensa kävellessä tai pyörällä viimeisen vuoden aikana. Liukastumistapaukset eivät yleensä ole mukana onnettomuustilastoissa. Sen sijaan ne lisäävät kuntien sairaanhoidon kuluja.

Pedersöressä nykyinen katujen ylläpidon ohjeistus perustuu vain lumen poistoon. Aurattavat alueet on jaettu kahteen luokkaan. Auraus aloitetaan jalankulku- ja pyöräilyväylillä sekä piha-alueilla kun lumikerros on 3 cm. Kaduilla ja yksityisteillä auraus aloitetaan kun lunta on 5 cm:n kerros. Liukkauden torjuntaan ei ole vastaavanlaista ohjeistusta.

Aurattavien katujen nykyinen jako jalankulku- ja pyöräilyväylät priorisoimalla on tarkoituksenmukainen turvallisuuden näkökulmasta ja palvelee aurauksen ja liukkauden torjunnan priorisoinnissa edelleen hyvin. Koskaan ei saisi syntyä tilannetta, että ajorata on aurattu ennen jalkakäytävää tai pyörätietä, jolloin houkutus siirtyä kulkemaan ajoradalle on erityisen suuri. Kadut ja yksityistiet tulisi jakaa kolmeen luokkaan **taulukon 3** mukaisesti.

Taulukko 3. Katujen ylläpitoluokat Pedersöressä.

<b>I-luokka</b>	<b>II-luokka</b>	<b>III-luokka</b>
Jalkakäytävät ja pyörätiet	Sivukylien päällystetyt kadut	Sorapintaiset kadut
Koulujen ja isompien työpaikka-alueiden piha-alueet	Sivukylien päällystetyt piha-alueet	Sorapintaiset yksityistiet
Pännäisten, Edsevon ja Sandsundin pääkadut ja päällystetyt asuntokadut		

Uudessa ylläpitoluokituksessa on liikenneturvallisuuteen perustuen asetettu rajat maksimilumensyvyyksille eri ylläpitoluokissa siten, että kuivaa irtolunta voidaan sallia enemmän, mutta sohjoa ja suojalunta vähemmän. Eri luokissa määritellään myös aikaraja, milloin kadut tulee olla puhtaana sateen päättymisestä. Liukkauden torjunnassa työt (hiekoitus tai polanteen poisto) aloitetaan tietyn ajan kuluessa tien pinnan ominaisuuksien mukaan eri ylläpitoluokissa. Alkuvaiheessa tien pintaa arvioidaan aistinvaraisesti, mutta jatkossa suositellaan otettavaksi käyttöön kalustoa kitkamittauksia varten. Siten liukkaudentorjunnassa voidaan ajoittaa toimenpiteet todellisen tarpeen mukaan, eikä kiireellisyysjärjestys määräydy pelkästään esimerkiksi asukasyyhteydenottojen perusteella.

Aurauksen ja liukkaudentorjunnan lisäksi runsaslumisina talvina lumipenkköjen korkeustasoja seurataan ja lunta kuljetetaan tai siirretään pois näkemäalueilta kaikissa ylläpitoluokissa, kun niiden korkeus ylittää 70 cm. Kevättalvella lumipenkköjä siirretään tai kuljetetaan pois, mikäli ne estävät sulamisvesien pääsyn ajoradalta sivuojiin.

Taulukko 4. Katujen talvihoidon laatuvaatimukset eri ylläpitoluokissa.

	Auraus (maksimilumikerros ja toimenpideaika)			Liukkauden torjunta (toimenpideaika kitka-arvon alittumisesta)		
	kuiva irtolumi	sohjo /suojalumi	puhtaana sateen päättymisestä	Märkä jää (0...0,14)	Jäinen (0,15–0,29)	sileä polanne (0,2-0,24)
I-luokka	4 cm	2 cm	2 h	1 h	2 h	4 h
II-luokka	6 cm	3 cm	4 h	1 h	4 h	6 h
III-luokka	7 cm	3 cm	6 h	2 h	6 h	8 h

# 4 Toimenpiteet

## 4.1 Turvallisen liikkumisen edistäminen

### **Turvallisen liikkumisen mahdollistava liikenneympäristö**

Pietarsaaren seudulle laadittiin toimenpideohjelma, jonka tarkoituksena on parantaa liikkumisen turvallisuutta eri kulkutavat huomioiden. Turvallisuuden kannalta ongelmallisia kohteita kartoitettiin aikaisempien suunnitelmien, onnettomuusanalyysin, asukaskyselyn, asiantuntijahaastattelujen ja työpajojen sekä suunnittelijan maastokäynnin pohjalta. Maastokäyntien ja muiden lähtöaineistojen pohjalta ongelmakohteille määritettiin toimenpide-ehdotukset. Toimenpiteissä pääpaino on nopeasti toteutettavissa ja kustannustehokkaissa hankkeissa. Toimenpide-ehdotukset (liitteet 2 ja 3) ovat arvioita toteuttamiskelpoisimmista liikenneturvallisuuden parantamiskeinoista. Useat kohteet vaativat vielä tarkempia tarkasteluja ja suunnittelua, joiden avulla lopullinen toimenpide voidaan vasta määrittää.

### **Kävelyn ja pyöräilyn edellytysten kehittäminen**

Asukaskyselyn tulosten mukaan Pietarsaaren seudulla on potentiaalia kävelyn ja pyöräilyn lisäämiseksi, sillä seudulla tehdään paljon lyhyitä matkoja. Kävelyn edistämiseksi on hyvät edellytykset silloin, kun matkan pituus on muutama kilometri, pyörämatkojen ollessa puolestaan enintään 10 kilometriä.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseksi tarvitaan erilaisia keinoja, kuten tiedotus, tapahtumat ja kampanjat. Näiden kulkumuotojen lisäämisen edellytyksenä on kuitenkin turvallinen jalankulku- ja pyörätieverkosto, sekä pyöräilyn osalta riittävät pyöräpysäköintijärjestelyt niin kodin kuin työpaikan ja asiointikohteiden ympäristössä. Kulkutapajakauman muuttaminen ilman fyysisiä toimenpiteitä liikenneympäristöön voi heikentää turvallisuustilannetta. Maankäytön ohjaus on keskeisessä asemassa jalankulku- ja pyörätieverkoston kehittämisessä kunnissa.






Koska Pietarsaaren seudulla on potentiaalia pyöräilyn lisäämiseksi, on suunnitelmatyössä koottu seudullinen ja kuntakohtainen tarkastelu nykyisistä pyöräilyreiteistä sekä reitistön kehittämistarpeista. Pietarsaaren seudulle suositellaan lisäksi laadittavaksi kuntien ja ELY-keskuksen yhteistyönä koko seutua koskeva kävelyn ja pyöräilyn kehittämissuunnitelma tai -strategia, jossa näiden kulkumuotojen edistämistä voidaan tarkastella strategisella tasolla ja laajemmin eri näkökohdat huomioon ottaen.

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus toteuttaa kevyen liikenteen väylähankkeita rahoitustasonsa mahdollistamassa laajuudessa. Hankkeita on hyvin runsaasti koko ELY-keskuksen toiminta-alueella, joten niistä on tehty tarveselvitys vuonna 2010, jossa eri hankkeet on numeroitu kiireellisyysjärjestykseen.

### **Turvallisen mopoilun edellytysten kehittäminen**

Mopojen ja skoottereiden määrä on kasvanut huomattavasti viime vuosina, ja samalla myös näiden ajoneuvoryhmien henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä on lisääntynyt. Mopoilun turvallisuuteen pyritään vaikuttamaan erityisesti liikennekasvatuksen ja -valistuksen keinoin, mutta myös liikenneympäristöön tulee kiinnittää huomiota. Vuonna 2013 valmistuneessa Liikenneviraston ohjeessa mopon paikasta liikenneympäristössä on tehty aikaisempaa selkeämpi linjaus siitä, että mopon paikka liikenteessä on ensisijaisesti ajoradalla, varsinkin taajamaympäristössä. Linjausta puoltaa mopon onnettomuuksien määrän väheneminen seuduilla, joissa mopoilun sallimista pyöräiteiltä on vähennetty.

Liikennevirasto ohjeistaa mopon paikan eri suunnitteluratkaisuissa perustuen muun muassa nopeusrajoitukseen ja ympäristöön (taajama / taajaman ulkopuolinen alue). Oheisessa kuvassa on esitetty tiivistetysti periaatteet mopoilun sallimiselle pyörätiellä taajamissa ja taajaman ulkopuolella. Ohjeessa on lisäksi esitetty periaatteet moporeittien merkitsemiselle. Mopoilun turvallisuuden lisäämiseksi on tärkeää kiinnittää huomiota mopon siirtymäkohtiin pyörätieltä ajoradalle.

Nopeusrajoitus	Ympäristö	Mopon paikka
≤ 50 km/h		Lähes poikkeuksetta ajoradalla Pyörätiellä vain, jos erityisehto 1 täyttyy
60 km/h		Yleensä ajoradalla Pyörätiellä vain, jos erityisehdot 1 ja 2a täyttyvät
≤ 60 km/h		Yleensä ajoradalla Pyörätiellä vain, jos erityisehdot 1 ja 3 täyttyvät
70–80 km/h		Yleensä ajoradalla Pyörätiellä vain, jos erityisehdot 1, 2b ja 3 täyttyvät
> 80 km/h		Aina pyörätiellä
<b>Erityisehdot</b>		
1) Valta- ja kantatien risteämiskohdassa lyhyellä matkaa, jos mopolle voidaan osoittaa selkeä ja turvallinen siirtymisreitti risteävän valta- tai kantatien alittavalle pyörätielle sekä alituksen jälkeen selkeä ja turvallinen siirtymisreitti pois pyörätieltä.		
2a) Tiellä on paljon raskasta liikennettä, tien piennar on kapea ja pyörätiellä on vähän käyttäjiä (alle 500 jalankulkijaa ja pyöräilijää vuorokaudessa yhteensä). Jos tieosuudella on peräkkäin useita kiertoliittymiä, suositellaan mopojen kulkevan ajoradalla.		
2b) Tiellä on paljon raskasta liikennettä, tien piennar on kapea ja pyörätiellä on vähän käyttäjiä (alle 300 jalankulkijaa ja pyöräilijää vuorokaudessa yhteensä)		
3) Valta- ja kantatien varrella oleva pyörätie		

Kuva 24. Mopoilun erottaminen muusta moottoriajoneuvoliikenteestä (Lähde: Mopon paikka liikenneympäristössä). Liikenneviraston ohjeita 1/2013).

Liikenneviraston ohjeen mukaisesti mopon paikkaa liikenteessä koskevat päätökset ja suunnitelmat tulisi tehdä seudullisesti siten, että mukana ovat sekä valtion että kuntien jalankulku- ja pyörätiet. Tällöin ratkaisuista saadaan yhtenäiset ja samanlaista logiikkaa noudatetaan liikenneväylän ylläpitäjästä riippumatta. Myös tiedotus voidaan tällöin hoitaa seudulla yhtenäisesti ja samanaikaisesti. Pietarsaaren seudulle ollaan parhaillaan laatimassa moporeittiselvitys, jossa sovelletaan Liikenneviraston uutta ohjetta mopon paikasta liikenneympäristössä. Selvitys on hyvä jatkumo tässä työssä käynnistyneelle liikenneturvallisuusyhteistyölle niin kuntien ja ELY-keskuksen kuin eri sidosryhmienkin välillä. Moposelvityksessä olisi myös hyvä hyödyntää kunnissa työnsä aloittaneita liikenneturvallisuusryhmiä ja aktivoida heitä mukaan työhön.

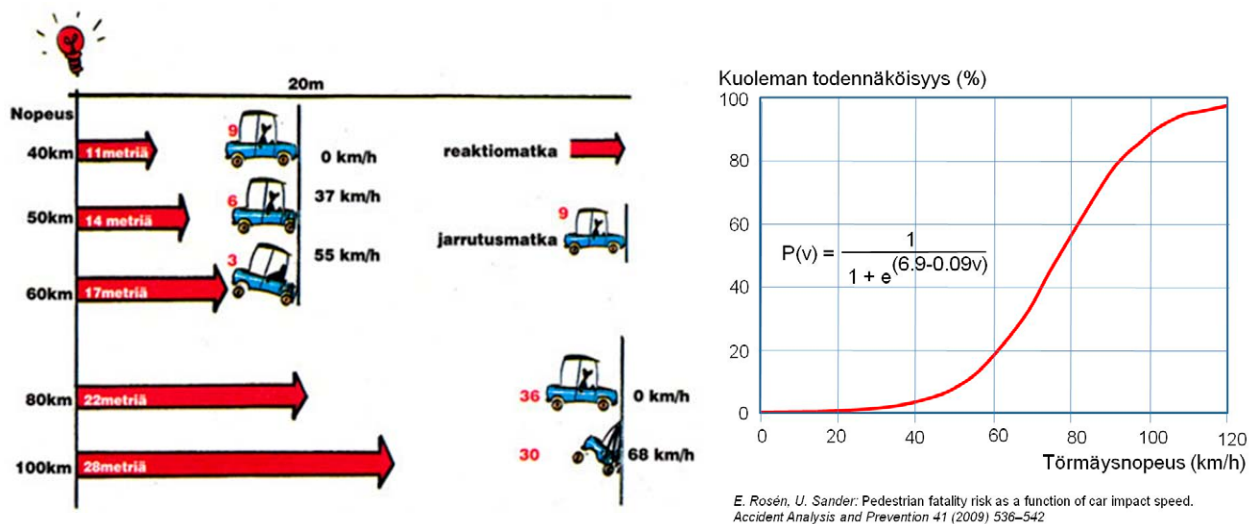
### Nopeusrajoitusjärjestelmän kehittäminen

Yksi tärkeimmistä liikenneympäristön turvallisuutta parantavista tekijöistä on oikea nopeusrajoitusjärjestelmä. Nopeusrajoitusten tarkoituksena on turvallinen ja joustava liikkuminen.

Nopeusrajoituksilla vähennetään liikenneonnettomuuksien määrää ja onnettomuusriskiä, lievennetään onnettomuuksien seuraamuksia, tasataan liikennevirran nopeuksien hajontaa, parannetaan riskialttiiden tienkäyttäjryhmien turvallisuutta sekä vähennetään liikenteen ympäristöhaittoja kuten melua ja päästöjä. Maantieverkon nopeusrajoituksista päättävät alueelliset ELY-keskukset, katuverkon nopeusrajoituksista päättää kunta. Yksitystien nopeusrajoituksen asettaa tienpitäjä (esim. tiehoitokunta) saatuaan kunnalta luvan rajoituksen asettamiseen.

Ajoneuvojen nopeuksilla on keskeinen merkitys kävelijöiden, pyöräilijöiden ja tienvarren asukkaiden turvallisuuteen sekä turvallisuuden tunteeseen. Ajoneuvojen kuljettajille puolestaan on tärkeää tietää, mikä on tilanteeseen ja paikkaan sopiva oikea ja turvallinen nopeus. Esimerkiksi 50 km/h nopeusrajoitus viestii aivan toisenlaisesta liikenneympäristöstä kuin valtatie 100 km/h.

Auton ajonopeuden kasvaessa kaksinkertaiseksi jarrutusmatka nelinkertaistuu, joten pienikin ajonopeuden kasvu lisää pysähtymismatkaa ja kasvattaa samalla törmäysnopeutta (Kuva ). Suomalaisen tutkimuksen mukaan törmäysnopeuden kasvaessa 40 km/h:sta 60 km/h:iin jalankulkijan kuoleman todennäköisyys onnettomuudessa kasvaa selvästi. Erityistä huomiota nopeusrajoituksiin tulee kiinnittää kävely- ja pyöräilyreittien ja autoliikenteen risteämiskohdissa.



Kuva 25. Vasemmalla reagoitimatkoja ja törmäysnopeuksia eri alkuperäisillä ajonopeuksilla, oikealla törmäysnopeuden vaikutus jalankulkijan kuoleman todennäköisyyteen (Lähteet: Liikenneturva, E. Rosén ja U. Sander).

Nopeusrajoitusjärjestelmän avulla luodaan tarkoituksenmukaiset nopeusrajoitukset erilaisiin liikenneympäristöihin. Sopiva nopeustaso määräytyy väylän suhteesta maankäyttöön ja väylän liikenteellisestä tehtävästä. Asunto-, keskusta- ja työpaikka-alueilla pitää käytettävien ajonopeuksien olla selvästi alhaisempia kuin pääväylien nopeuksien liikenneturvallisuuden ja viihtyvyyden takia. Pääväylillä korostuu liikenteen sujuvuus ja matkojen pituudet, jolloin kohtuullisen korkea ajonopeus on yleensä perusteltua, mikäli se sopii liikenneympäristöön. Jalankulun ja pyöräilyn järjestelyt ovat sitä vaativampia mitä korkeammat ovat autojen nopeudet. Asunto-, keskusta- ja työpaikka-alueilla 30 ja 40 km/h-nopeusrajoitukset ovat hyvä lähtökohta. Moottoriajoneuvoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn täydellinen erottelu (erilliset väylät, risteäminen eri tasossa) ei usein ole mielekäästä vähäisen liikennemäärän, maankäytön tai kustannusten takia. Suurin sallittu ajonopeus vaihtelee mm. tien luonteen sekä tietä ympäröivän maankäytön mukaan. Seuraavassa on esitetty joitain huomioita eri nopeusrajoituksiin liittyen:

- 120 km/h: moottoriteillä
- 100 km/h: moottoriteillä kaupunkialueilla, valtateillä, kantateillä ja yksittäisillä seututeillä
- Talvella 100 km/h käytetään teillä, joilla kesällä on 120 km/h nopeusrajoitus
- 80 km/h yleisrajoitusta voidaan käyttää pistekohtaisesti liittymäalueilla valta-, kanta- ja seututeillä, joilla muuten on 100 km/h nopeusrajoitus
- Talvella 80 km/h käytetään teillä, joilla kesällä on 100 km/h nopeusrajoitus ja joilla ajosuuntia ei ole esimerkiksi keskikaiteella erotettu toisistaan
- 70 km/h on korkein sallittu nopeusrajoitus liikennevalo-ohjatuissa risteyksissä
- 60 km/h: kylät, yksittäiset liittymäkohdat ja tiet, joiden varrella on runsaasti maankäyttöä
- 60 km/h on korkein nopeusrajoitus taajamissa
- 50 km/h: taajamat, korkein sallittu nopeusrajoitus suojatien kohdalla
- 50 km/h voidaan käyttää taajamien ulkopuolella tiiviin asutuksen tai erityiskohteiden (koulut, päiväkodit) kohdalla
- 40/30 km/h: kylät ja taajamien ydinalueet sekä tietyt erityiskohteet (kuten koulut ja päiväkodit). 40/30 km/h edellyttää yleensä liikennettä hidastavia ratkaisuja (esim. töyssyt tai kavennukset)

Tämän suunnitelman toimenpideohjelmassa on esitetty nopeusrajoituksiin liittyviä yksittäisiä toimenpiteitä, muun muassa nopeusrajoituksen alentamistoimenpiteet ja nopeusrajoitusta tukevat ratkaisut, jotka voivat olla tapauskohtaisesti esimerkiksi tehostemerkintöjä tai hidasteita.

## Muut toimenpiteet liikenneympäristön kehittämiseksi

Edellä mainittujen toimenpiteiden lisäksi liikenneympäristön turvallisuuden parantamiseksi voidaan toteuttaa lukuisia muita niin pieniä ja kustannustehokkaita kuin suurempia ja enemmän suunnittelua ja rahoitusta vaativia toimia. Näistä jälkimmäisiä ovat muun muassa liittymätoimenpiteet ja valaistushankkeet. ELY-keskus vastaa maantieverkolla toteuttavista toimenpiteistä, ja pyrkii toteuttamaan niitä kiireellisyysjärjestyksessä koko toiminta-alueellaan. Esimerkiksi uusien tievalaistuskohdeiden priorisoinnissa käytetään hyväksi kohteiden erityispiirteitä, kuten päiväkotien, koulujen ja palvelutalojen läheisyyttä. Lisäksi varmistetaan erityisesti suojateiden ja muiden ylityskohtien valaiseminen. Liittymien parantamishankkeissa turvallisuuden ohella myös liikennemäärä ja sitä kautta liikenteen sujuvuus on tärkeä arviointiperuste. Kunta vastaa toimenpiteistä katuverkolla, mutta voi myös edistää maantieverkolle kohdistuvia toimenpiteitä yhdessä ELY-keskuksen kanssa.

Nopeimmat vaikutukset saadaan usein pienillä ja kustannustehokkailla toimenpiteillä. Nämä voidaan toteuttaa nopeahkolla aikataululla ja melko vähäisillä kustannuksilla, mutta niiden vaikutukset liikenneturvallisuuteen ovat kuitenkin tehokkaat. Näitä ovat esimerkiksi suojateihin liittyvät parantamistoimenpiteet, liikennemerkkien siirrot ja lisäykset sekä näkemäraivaukset. Suojateiden turvallisuutta parannetaan lisäämällä niiden havaittavuutta esimerkiksi asentamalla suojatiemerkkeihin ja liikenteenjakaviin tehostevarsia. Ajorataaalausten, niin suojateiden kuin muidenkin kohteiden, kunnossapitäminen varmistaa niiden havaittavuuden ja parantaa siten turvallisuutta.

Toimenpiteiden suunnittelusta ja toteuttamisesta vastaa katuverkolla kunta ja maantieverkolla yleensä ELY-keskus. Kunta voi kuitenkin edistää maantieverkolle kohdistuvien toimenpiteiden toteuttamiseen, mikäli se pitää niitä kiireellisenä ja ELY-keskus myöntää luvan suunnittelulle ja toteuttamiselle. Kunnan ja ELY-keskuksen ohella myös muut tahot ovat velvollisia huolehtimaan turvallisesta liikenneympäristöstä. Esimerkiksi yksityistieliittymien ja pihaliittymien näkemäraivausten suorittaminen kuuluu tiehoitokunnan ja tontin omistajan vastuulle. Kunta ja ELY-keskus voivat kuitenkin muistuttaa näitä raivausten tarpeellisuudesta.

## 4.2 Kunnan toimenpideohjelma

Liikenneympäristön parantamisen toimenpideohjelman tavoitteena on, että se on toteutusmahdollisuuksiltaan mahdollisimman realistinen. Ohjelmaan kirjatulle toteutusjaksoille I, II ja III on asetettu tavoitevuodet, jolloin hankkeet tulisi pyrkiä toteuttamaan. Pääsääntöisesti pienimmät, kustannustehokkaimmat ja toteuttamiskelpoisimmat toimenpiteet sekä pahimmat tunnetut ongelmakohteet ovat toteutusluokassa I, jonka tavoitevuodet ovat 2014–2016. Enemmän suunnittelua ja rahoitusta vaativat kohteet ovat kiireellisyysluokissa II ja III ja niiden toteutusaika on hieman pidempi. Toimenpideohjelma Pedersören kunnan alueelle on raportin **liitteenä 2**. Toimenpiteet on esitetty myös kartalla **liitteessä 3**.

## 4.3 Kunnan toimenpideohjelman vaikutukset

Liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikutuksia ja tehokkuutta voidaan arvioida henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemisen sekä toimenpiteiden kustannusarvioiden perusteella. Toimenpideohjelmasa esitetyille parannustoimenpiteille on määritetty laskennallinen henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemä TarvaMT 5.0 -ohjelmalla (turvallisuusvaikutusten arviointi vaikutuskertoimilla, ks. alla oleva taulukko). Ohjelmalla voidaan laskea onnettomuusvähenemäluvut vain ELY-keskuksen ylläpitämien maanteiden osalta.

Taulukko 5. Eri lähteissä esitettyjä arvioita erilaisten turvallisuustoimenpiteiden vaikutuksista (Lähde: Tieliikenteen turvallisuustoimenpiteiden arviointi ja kokemukset turvallisuussuunnitelman laatimisesta, Lintu-julkaisu, TARVA 4.13).

Toimenpide	Onnettomuuksien vähenemä, arvio [%]	Tarvan vaikutuskerroin		
		Auto	Kevyt	Eläin
Eritasoliittymän rakentaminen	40–50	0,6	0,6	1
Kiertoliittymän rakentaminen	35–50	0,5	0,85	1
Liikennevalojen asettaminen	15–30	0,7	0,7	1
• Nopeusrajoitus 80 → 60 km/h	15–25	0,83	0,83	0,83
Hidasteiden rakentaminen	15–20	0,85	0,85	0,85
Nopeusrajoitus 100 → 80 km/h	15–40	0,857	0,857	0,857
Tievalaistuksen rakentaminen	15–25	0,9	0,8	0,9
Kevyen liikenteen eritason rakentaminen	30	1	0,7	1
Liittymän porrastaminen	15–20	0,8	0,9	1
STOP-merkin asettaminen	10–15	0,85	0,85	1
Kameravalvonta	10–30	0,91	0,91	0,91
Suojatien keskisaarekkeen rakentaminen	10–20	1	0,8	1
Ajosuuntien erottaminen rakenteellisesti (keskikaide)	15–20	0,83	1	1
Muuttuva nopeusrajoitus	5-10	0,95	0,95	0,95
Näkemäraivaus liittymässä	5-10	0,95	0,95	1
Suojatien merkitseminen	5-10	0,95	0,9	1
Väistötien rakentaminen	15	0,85	1	1
Riista-aidan rakentaminen	15	1	1	0,85
Kaiteiden rakentaminen	15–25	0,85	1	1
Kevyen liikenteen väylän rakentaminen	5-10	1	0,9	1

Pedersören toimenpideohjelmaan kirjatuille yleisten teiden toimenpiteille laskettiin onnettomuusvähennämäluvut TarvaMT 5.0 –ohjelmalla. Laskettujen toimenpiteiden yhteisvaikutus olisi 0,206 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta vuodessa vähemmän. Pedersören toimenpideohjelmassa osa toimenpiteistä sijoittuu katuverkolle ja niiden vaikutuksia ei voi arvioida numeerisesti. Onnettomuusvähennämälukuja on käytetty lähinnä toimenpiteiden kustannustehokkuutta ja kiireellisyyttä arvioitaessa.

Katuverkon toimenpiteiden vaikutukset arvioitiin alla olevan listauksen kriteereihin perustuen ja vaikutuksen suuruus luokiteltiin kolmeen tasoon (pieni, kohtalainen ja merkittävä). Kriteereiden ja vaikutuksen suuruuteen perustuen toimenpiteiden kustannustehokkuutta voitiin arvioida ja siten sijoittaa eri toimenpiteet kiireellisyysluokkiin I-III.

Vaikutuksen kohdistuminen:

- ajoneuvojen nopeudet
- jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden erottelu moottoriajoneuvoliikenteestä
- liikennenympäristön selkeyttäminen

Onnettomuusriskin pienentyminen:

- kuolema
- loukkaantuminen
- omaisuusvahinko

Hankkeiden kustannukset on määritelty perustuen olemassa oleviin suunnitelmiin ja selvityksiin sekä asiantuntija-arvioihin niiltä osin, mikäli tarkempaa kustannusarviota tai suunnitelmaa kohteesta ei ole vielä tehty. Koska useat kohteet vaativat vielä tarkempia lisätarkasteluja, kaikkien kohteiden osalta kustannusarvion määrittämistä ei mielletty järkeväksi. Suurimpaan osaan toimenpiteistä kustannusarviot on kuitenkin laadittu suuntaa-antaviksi. Hankkeiden mahdollisessa myöhemmässä ohjelmoinnissa on muistettava, että määriteltyihin kustannusarvioihin sisältyy merkittäviä epävarmuustekijöitä, jotka tulee ottaa huomioon hankkeiden jatkosuunnittelussa.

Tässä suunnitelmassa esitettyjen liikenneturvallisuushankkeiden kokonaiskustannukset on koottu kii-reellisyysluokittain seuraavaan taulukkoon. **Taulukossa 6.** on eritelty toteuttajatahojen kustannukset ja myös lueteltu eri vaiheiden toimenpiteet, joille ei toistaiseksi ole määritelty kustannuksia.

Taulukko 6. Toimenpideohjelman kustannukset.

	I-vaihe (2014–2016)	II-vaihe (2017–2020)	III-vaihe (2021–2025)
ELY	843 750	928 400	2 724 200
Pedersören kunta	401 900	1 065 500	703 800
Yhteensä	1 245 650	1 993 900	3 428 000
Puuttuva kustannusosuus	, Vt8/Kt68 Edsevön tieverkko-suunnitelman toimenpiteet  Kuuden koulualueen järjestelyt	Mt741/Svartnäshagantien liittymä  Essen tieverkkosuunnitelman toimenpiteet	



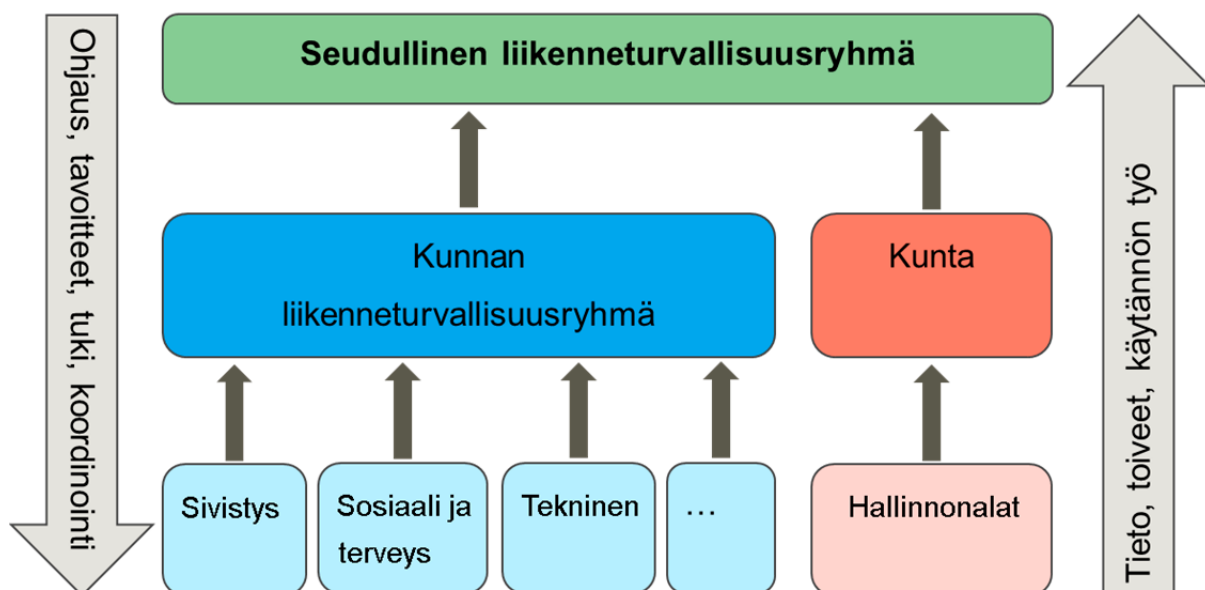
# 5 Liikennekasvatus-, valistus- ja tiedotustyö

## 5.1 Liikenneturvallisuusyhteistyön organisointi, roolit ja vastuut

### 5.1.1 Organisointi

Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa vaikuttamalla liikenneympäristöön, kulkuvälineisiin ja liikkujiin. Kustannustehokkain tapa näistä on pyrkiä vaikuttamaan liikkujiin, mitä tehdään kasvatuksen, valistuksen ja tiedotuksen keinoin. Ihmisten asenteisiin ja käyttäytymiseen voidaan parhaiten vaikuttaa kuntalaisten kanssa päivittäin tekemisissä olevien eri hallintokuntien kautta. Näitä ovat kunnissa muun muassa sivistys-, sosiaali- ja vapaa-ajan toimet. Lisäksi poliisi, pelastuslaitos ja Liikenneturva osallistuvat omilla tahoillaan kasvatukseen ja tiedotustoimintaan kunnissa. Poliisin valvonta vaikuttaa myös liikennekäyttäytymiseen. Eri yhdistyksillä ja järjestöillä on myös mahdollisuus osallistua liikenneturvallisuustyöhön. Kunnissa toimivat yritykset voivat myös vaikuttaa työntekijöidensä työ- ja työasiamatkojen turvallisuuteen. Liikenneturvallisuustyön onnistumisen edellytyksenä ovatkin aktiiviset toimijat ja työn tehokas organisointi.

Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn kuntien hallintokunnille suunnatun liikennekasvatustyön kyselyn perusteella parhaimmaksi organisoitumismalliksi seudulle nähtiin malli, jossa jokaisessa kunnassa toimii kunnan oma liikenneturvallisuusryhmä. Lisäksi toiminnan tukena on kuntien edustajista sekä muista sidosryhmistä koottu seudullinen ryhmä. Liikenneturvallisuustyön organisoinnin lähtökohdat on esitetty oheisessa kuvassa. Tavoitteena on, että tieto, toiveet ja käytännön työ välittyvät päivittäistä liikenneturvallisuustyötä tekevilta tahoilta liikenneturvallisuusryhmälle tai kuntaan muuten sekä edelleen seudulliselle liikenneturvallisuusryhmälle. Tämä ryhmä vastaavasti tukee, ohjaa ja koordinoi kuntien liikenneturvallisuustyötä.



Kuva 26. Liikenneturvallisuustyön organisointi

Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn kuntien seudullisessa liikenneturvallisuusryhmässä on edustus kaikista kunnista. Lisäksi mukana ovat ELY-keskus, poliisi, Liikenneturva sekä paikallinen autokoulu ja yhdistys. Osa sidosryhmistä, kuten poliisi, osallistuu ensisijaisesti seudullisen ryhmän toimintaan ja mahdollisuuksiensa mukaan kuntakohtaisiin liikenneturvallisuusryhmiin. Seudullisen ryhmän kokoonpano on esitetty oheisessa taulukossa.

Taulukko 7. Seudullinen liikenneturvallisuusryhmä.

Edustettu taho	Nimi
Pietarsaari (tekninen)	Johan Enlund
Pedersöre (tekninen)	Stefan Hellund
Pedersöre (tekninen)	Yvonne Liljedahl-Lund
Uusikaarlepyy (tekninen)	Mårten Lindström
ELY-keskus	Kjell Lind
Poliisi	Jari Kivioja
Liikenneturva	Heli Lintamo
Pietarsaaren autokoulu	Kristian Jankens
Jakobstadsnejdens MHF	Ingemar Hannus

### 5.1.2 Liikenneturvallisuusryhmä

Liikenneturvallisuustyön perusta kunnassa on kunnan liikenneturvallisuusryhmä. Ryhmä seuraa ja organisoii oman kunnan alueella tehtävää liikenneturvallisuustyötä. Kunnallisen ryhmän kokoonpanossa pyritään siihen, että sen kautta liikenneturvallisuustyö tavoittaa kaikki kuntalaiset eri ikä- ja liikkujaryhmät huomioon ottaen. Seudullista tukea työlle antaa seudun yhteinen liikenneturvallisuusryhmä. Yhteistyötä tarvitaan muun muassa liikenneturvallisuustyön teemojen valinnassa, kuntarajat ylittävissä ja näkyvyyttä tarvitsevassa liikenneturvallisuustyössä, tiedottamisessa, hallintokuntien koulutuksessa, isompien tiehankkeiden edistämässä sekä pienempien hankkeiden priorisoinnissa.

Liikenneturvallisuusryhmän tehtävänä on koordinoita ja delegoida työtä edelleen eri yksiköille. Ryhmässä mukana olevat hallintokuntien jäsenet eivät siten itse tee kaikkia sovittuja toimenpiteitä tai toteuta tapahtumia, vaan toimivat linkkinä hallintokunnan ja liikenneturvallisuusryhmän välillä.

Liikenneturvallisuustyössä on oma tehtäväkenttensä ryhmän puheenjohtajalla, sihteerillä (liikenneturvalisuustoimija) ja hallintokuntien edustajilla. Nämä on kuvattu lyhyesti seuraavassa. Kukin liikenneturvallisuusryhmä voi sopia myös muista tehtävistä näiden lisäksi sekä tarvittaessa muokata tehtävänjakoa.

Puheenjohtajan (yhdyshenkilön) tehtäviä liikenneturvallisuustyössä ovat:

- Toimia liikenneturvallisuusryhmän puheenjohtajana.
- Motivoida ja innostaa kunnan liikenneturvallisuusryhmää.
- Toimia yhdyshenkilönä ja välittää tietoa liikenneturvallisuusryhmän sekä seudullisen liikenneturvallisuusryhmän välillä.
- Toimia hallintokuntaedustajien tukihenkilönä liikenneturvallisuustyössä.

Sihteerin (liikenneturvallisuustoimijan) tehtäviä liikenneturvallisuustyössä:

- Kokousten valmistelutehtävät sekä kutsut ja muistiot.
- Ryhmän kokoonpanon ja yhteystietojen ylläpito.
- Tiedottaminen kunnan liikenneturvallisuustyöstä sisäisesti ja ulkoisesti.
- Toimiminen liikenneturvallisuustyön tukihenkilönä.
- Tapahtumapäivien järjestelyiden koordinointi.
- Koulutus ja materiaalihankintojen tukeminen.
- Liikenneturvallisuustyön seurannan kokoaminen.

Hallintokuntien edustajien tehtäviä liikenneturvallisuustyössä ovat:

- Osallistua hallintokuntansa edustajana liikenneturvallisuusryhmän kokouksiin.
- Välittää liikenneturvallisuusryhmälle tietoa oman hallintokunnan ajankohtaisista liikenneturvallisuuskulumuksista sekä tarpeista ja toiveista.
- Välittää liikenneturvallisuusryhmältä omalle hallintokunnalle tietoa liikenneturvallisuustyön ajankohtaisista asioista, kuten materiaaleista, tapahtumista, tilaisuuksista, kampanjoista, koulutuksesta ja työn seurannasta. Tiedotuskanavana ovat ensisijaisesti hallintokunnan sisäiset tapahtumat ja sähköposti.
- Vastata hallintokunnan liikenneturvallisuustyön toimintasuunnitelmasta yhdessä sihteerin, puheenjohtajan tai toimijan kanssa.
- Varata tarvittavat resurssit oman hallintokunnan liikenneturvallisuustyölle.

Edellä mainittu liikenneturvallisuustoimija on esimerkiksi ulkopuolinen konsultti, joka pystyy tukemaan merkittävällä panoksella ryhmän toimintaa. Liikenneturvallisuustoimija on työn koordinaattori, joka huolehtii liikenneturvallisuustyön jatkuvuudesta, aktivoinnista ja seurannasta. Toimijan tehtäväkuvaan kuuluvat kokousten järjestelyt ja aineiston kokoaminen kokouksiin, liikenneturvallisuusryhmien jäsenten tukeminen, koulutusten ja tapahtumien järjestäminen, tiedottaminen, seuranta-aineiston kokoaminen sekä muut pienet kuntien liikenneturvallisuusryhmien nimeämät tehtävät. Yhteistyön organisoimisen ja hyvien käytäntöjen välittämiseksi on tärkeää, että sama liikenneturvallisuustoimija olisi mukana kaikkien seudun kuntien liikenneturvallisuusryhmissä.

### 5.1.3 Kunnan eri hallinnonalat

Liikenneturvallisuustyö on erityyppistä hallintokunnasta riippuen. Teknisen toimen tavoitteena on turvallisen liikenneympäristön ylläpitäminen ja kehittäminen. Päivähoitossa liikenneturvallisuus tulee esille päivittäisessä toiminnassa: lasten valmiudet itsenäiseen liikkumiseen kehittyvät vähitellen leikkimällä ja tutussa ympäristössä saatujen kokemusten perusteella. Terveyskeskuksessa ja neuvolassa liikenneasioita voidaan käsitellä henkilökohtaisissa tapaamisissa. Ikäihmisten ja liikuntarajoitteisten toiminnassa tuetaan itsenäistä liikkumista ja keskitytään käytännön liikenneneuvontaan. Kouluissa liikenneturvallisuus voidaan sisällyttää kaikkiin oppiaineisiin. Kuljetusten suunnittelulla voidaan edesauttaa turvallista liikkumista. Vapaa-aika- ja nuorisotoimi pystyvät valvomaan ja ohjaamaan nuorten käyttäytymistä ja turvavarusteiden käyttöä sekä ohjaamaan turvallisiin ja kestäviin liikkumistapoihin. Kirjastot voivat hoitaa tiedottamista. Edellä esitetyn mukaisesti liikenneturvallisuustyö kuuluu kaikille hallinnonaloille.

### 5.1.4 Asiantuntijatahot

Liikenneturvallisuustyön keskeisiä asiantuntijatahoja ovat Liikenneturva, ELY-keskus ja poliisi. Nämä tahot vaikuttavat osaltaan liikenneympäristön kehittämiseen, liikennekasvatukseen ja valvontaan. Asiantuntijatahot tuovat liikenneturvallisuustyöhön ideoita, seudullista näkemystä ja laaja-alaisuutta. Esimerkiksi henkilökunnan liikenneturvallisuuskoulutus tai valvonnan suuntaaminen toivottuihin kohteisiin onnistuu parhaiten

yhteistyössä asiantuntijatahojen kanssa. Toisaalta kuntien ja kuntalaisten aloitteet ja ongelmat liikenteessä voidaan viedä eteenpäin alueellisten toimijoiden kautta.

### 5.1.5 Sidosryhmien edustajat

Liikenneturvallisuuden edistämiseksi tarvitaan paikallista näkemystä ja käyttäjäkokemuksia työn suuntaamiseksi. Tämän takia on tärkeää, että jokaisessa kunnassa selvitetään potentiaaliset yhteistyötahot viimeistään suunnitelman valmistumisen jälkeen. Kuhunkin ryhmään kannattaa ottaa mukaan 2-3 muuta kuin kunnan tai valtion organisaatioiden edustajaa luomaan vuoropuhelua työn painopisteistä. Mukaan tulevien tahojen on hyvä edustaa eri kohderyhmiä. S5opivia kohderyhmiä ovat iäkkäiden ja nuorten kerhot ja neuvostot, kyläyhdistykset, vanhempainyhdistykset, suuret työnantajat, autokoulut, liikennöitsijät, 4H, SPR, rahtarit, urheiluseurat tai autoliitto. Myös kunnan- tai kaupunginhallitus on taho, joka tuo kuntalaisnäkökulmaa liikenneturvallisuustyöhön.

## 5.2 Liikenneturvallisuustyön kehittäminen kunnassa, liikenneturvallisuusryhmä

### 5.2.1 Kunnan liikenneturvallisuusryhmän kokoonpano

Liikenneturvallisuustyötä edistämään Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn kuntien alueelle nimettiin suunnitelmatyön yhteydessä seudullinen sekä kuntakohtaiset liikenneturvallisuusryhmät Pietarsaareen ja Uuteenkaarlepyyhyn. Pedersöressä toimii sen sijaan liikenneturvallisuuskomitea, jonka jäsenet ovat pääosin kuntapäättäjiä. Komitea on myös palkittu aktiivisesta työstään liikenneturvallisuuspalkinnolla. Suunnitelmatyössä todettiin, ettei kuntaan ole tarvetta perustaa erillistä liikenneturvallisuusryhmää. Liikenneturvallisuusasioiden postituslistalle lisättiin kuitenkin kaikkien hallinnonalojen edustajat tiedonkulun varmistamiseksi. Liikenneturvallisuuskomitean kokoonpano on oheisen taulukon mukainen.

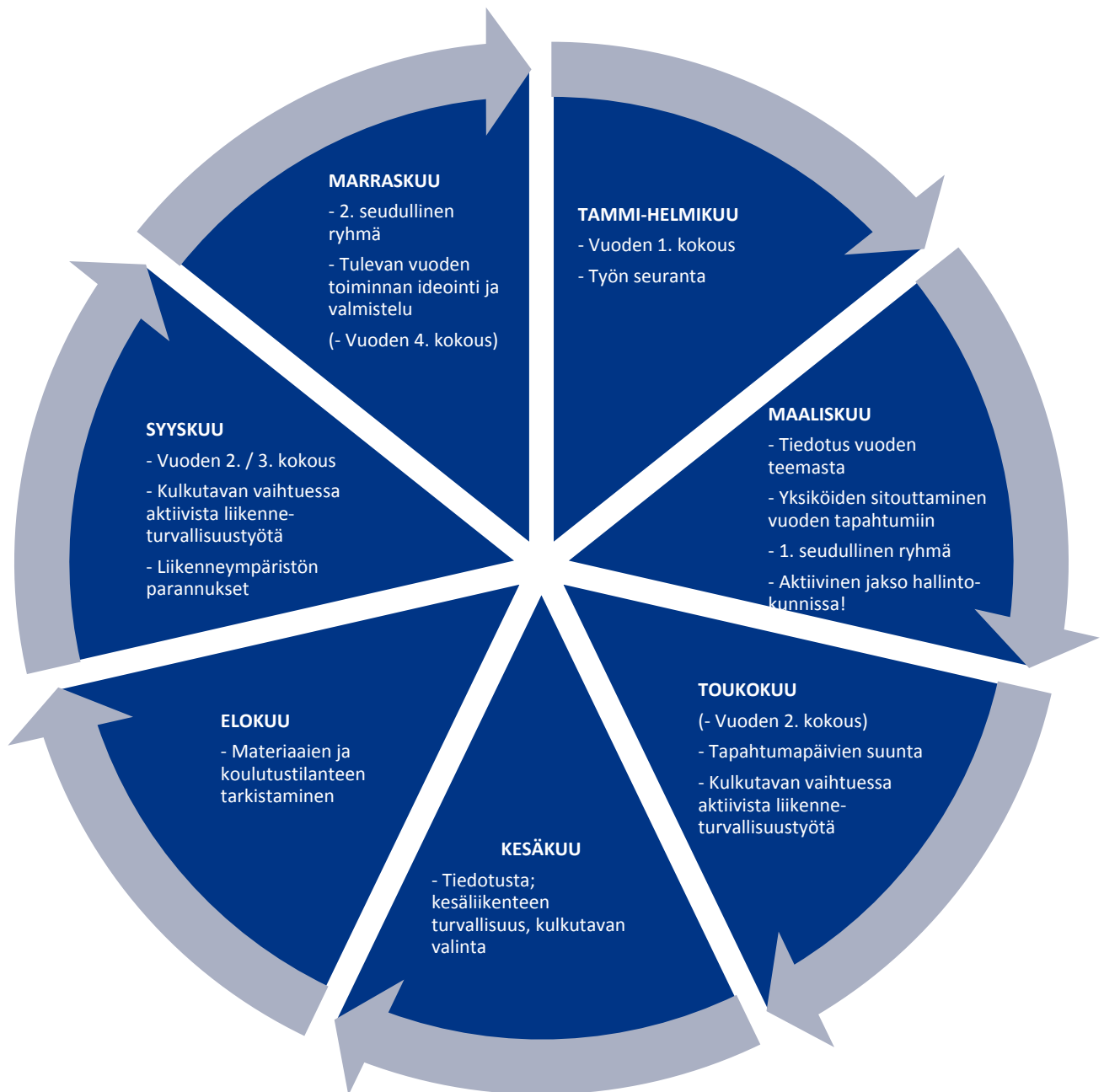
Taulukko 4. Pedersören kunnan liikenneturvallisuuskomitea.

Stefan Hellund
Yvonne Liljedahl-Lund
Mathias Wärm
Helena Berger
Carola Häggblom
Karin Holmqvist-Nybacka
David Pettersson

## 5.2.2 Toimintamalli

Liikenneturvallisuusryhmä ohjaa kunnan liikenneturvallisuustyötä. Ryhmän ensisijainen tehtävä on välittää tietoa eri hallintokuntien ja liikenneturvallisuusryhmän välillä sekä keskittää työtä yhdessä tarpeelliseksi todetuille kohderyhmille. Tämän takia ryhmän tulee kokoontua säännöllisesti 2-4 kertaa vuodessa.

Ryhmän toiminnan on hyvä noudattaa tiettyä vuosirytmää, jossa eri tehtäville on varattu sijansa vuosikierrossa. Tämä toimintaa jäsentävä malli on esitetty oheisessa kuvassa. Tärkein kokousajankohta on alkuvuosi, jolloin pystytään tekemään katsaus menneeseen ja sen perusteella suunnitella alkaneen vuoden työt. Myös seudullinen ohjaus tukee tätä kokousta. Toiseksi tärkein kokousajankohta on alkusyksy, jolloin voidaan vaikuttaa muun muassa kunnan budjettivalmisteluun. Tässä kokouksessa on hyvä käydä läpi liikenneympäristön parantamistarpeet. Muut vuosikierrossa esitetyt kokoukset tukevat näitä ajankohtia ja mahdollistavat esimerkiksi tapahtumien tarkemman suunnittelun ja kuntalaisaloitteiden tarkemman käsittelyn.



Kuva 27. Liikenneturvallisuustyön vuosikierto

Liikenneturvallisuusryhmän toiminnassa on ensiarvoisen tärkeää, jotta ryhmään nimetyt henkilöt ovat motivoituneita ja toiminnassa mukana vapaaehtoisesti. Mikäli hallintokunnan edustaja on nimetty ryhmään vastoin tahtoaan, voi liikenneturvallisuusryhmän toimintaan osallistuminen jäädä heikoksi ja tällöin tärkeä linkki ryhmän ja hallintokunnan välillä katkeaa. Sen vuoksi ryhmässä mukana olevilla tulee olla sekä aikaa että kiinnostusta osallistua sen toimintaan. Kokouksissa läsnäoloon on hyvä panostaa, jotta käsitellyt asiat välittyvät liikenneturvallisuusryhmältä hallintokunnalle ja toisinpäin.

### 5.2.3 Toimintasuunnitelmat

Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn kuntiin laadittiin yhteinen kasvatus-, valistus- ja tiedotustyön suunnitelma. Suunnitelmassa on kuvattu toimintatapoja eri hallinnonalojen liikenneturvallisuustyölle. Suunnitelmaluonnosten pohjana käytettiin eri hallintokuntien edustajien täyttämää ennakkotehtävää, jolla kartoitettiin nykyisen liikenneturvallisuustyön toimintamalleja sekä toiveita tulevalle työlle. Tämän jälkeen suunnitelmia työstettiin seudullisessa liikenneturvallisuustyön työpajassa, jossa saman hallinnonalan edustajat kaikista seudun kunnista työskentelivät pienryhmissä oman suunnitelmansa parissa.

Kasvatus-, valistus- ja tiedotustyön toimintasuunnitelmat viidelle eri kohderyhmälle on esitetty raportin liitteessä 4.

Suunnitelmien kohderyhmät ovat:

- Alle kouluikäiset (päivähoito ja neuvola)
- Alakoulut
- Nuoret ja vapaa-aika (yläkoulut, 2.aste, nuorisotyö)
- Työikäiset
- Ikäihmiset ja vajaakuntoiset

Suunnitelmataulukoihin on koottu eri kohderyhmien liikenneturvallisuustyön keskeiset toiminnot, jotka on realistista ja mielekästä toteuttaa tulevien vuosien aikana. Suunnitelma on koko seudun yhteinen, mutta kunta voi muokata ja tarkentaa omaa suunnitelmaansa työn toteutuksen edetessä. Kunkin kohderyhmän suunnitelman alussa ensimmäisessä osiossa on esitetty vuosille 2014–2015 ajoittuva toiminta ja toimenpiteet. Niiden jälkeen on koottu pidemmän aikavälin toimenpiteitä, joita on tarkoitus toteuttaa vuoden 2015 jälkeen. Suunnitelmataulukoiden ensimmäinen osio on siis kulloinenkin toimintasuunnitelma, ja jälkimmäinen osa toimii työkalupakkina ja vinkkivarastona tulevien vuosien toiminnan suunnitteluun.

Kunnan liikenneturvallisuusryhmän tulee käydä suunnitelmat läpi ja sopia toteutuksesta oman organisaationsa ja resurssiansa mukaisesti. Suunnitelmissa on esitetty toimenpiteen /toiminnan kuvauksen lisäksi alustava vastuutaho sekä toteutuksen ajankohta. Näistä sopiminen on tärkeää, jotta varmistetaan toiminnan toteutuminen. Toimintaa on esitetty eri tahojen toteuttamana, joten saman tahon toimenpiteitä voi sisältyä useisiin suunnitelmiin.

Jatkossa kukin hallintokunta/yksikkö valmistelee liikenneturvallisuustoimintaansa noin vuodeksi eteenpäin. Toimenpiteet voivat olla vuosittain toistuvia, näistä suunnitelmista valittavia tai kokonaan uusia toimintamalleja. Tärkeintä on laatia suunnitelma, jonka toteuttamiseen sen laatijat voivat sitoutua. Suunnitelman tulee olla riittävän konkreettinen ja realistinen, mutta myös aktiiviseen ja pitkäjänteiseen työhön kannustava.

### 5.2.4 Toteutus ja seuranta

Suunnitelman valmistuttua tärkeintä on käytännön toiminnan ja toimenpiteiden välitön käynnistäminen. Liikkeelle kannattaa lähteä helpohkoista ja pienistä, mutta vahvaa perustaa luovista toimenpiteistä. Liikenneturvallisuustyötä ei tule rakentaa pelkästään liikenneympäristön kehittämisen varaan, vaan toiminnan painopisteen tulee olla tietoisuutta lisäävissä toimenpiteissä ja nykyisten toimintatapojen kehittämisessä.

Monet suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet vaativat resursseja ja jatkuvaa edistämistä. Suunnitelman toteuttamisen onnistumisen kannalta on erittäin tärkeää, että päätöksentekijät hyväksyvät sen. Poliittinen käsittely vahvistaa liikenneturvallisuudelle asetetut tavoitteet osaksi kuntien laatu- ja tulostavoitteita ja osoittaa työhön tarvittavat resurssit. Käytännön työn kannalta on myös tärkeää, että hallintokuntien johto tukee ja kannustaa työntekijöitä liikenneturvallisuustyössä ja auttaa heitä siten kokemaan suunnitelman omaksi työkalukseksi. Suunnitelman esittely kunnan lautakunnissa, hallituksessa ja valtuustossa tuo valmistuneelle suunnitelmalle näkyvyyttä ja painoarvoa sekä herättää päättäjiä pohtimaan oman kuntansa liikenneturvallisuuden tilaa. Suunnitelman valmistumisesta tiedottaminen kuntalaisille paikallisessa mediassa korostaa omalta osaltaan liikenneturvallisuustyön merkitystä.

Järjestelmällisen työn ja aktiivisen seurannan merkitys on erittäin suuri. Seurannan kautta liikenneturvallisuustyö kohdentuu mahdollisimman kustannustehokkaasti ja pahimpiin ongelmakohtiin. Seurannan kautta vaikutetaan myös liikenneturvallisuustyön osapuolten työskentelymotivaatioon. Liikenneturvallisuustyön jatkuvan koordinoinnin ja järjestelmällisen seurannan apuvälineeksi on tässä työssä määritelty mittareita, jotka on listattu alla. Mittareiden tarkoituksena on oman työn kehittäminen liikenneturvallisuuskehityksen perusteella. Tämä palvelee kaikkia liikenneturvallisuustyötä tekeviä henkilöitä, sillä mittarit kuvaavat pelkistetyksi liikenneturvallisuustyön edistymistä ja työn tavoitteiden saavuttamista, ja sen perusteella osataan ryhtyä tarvittaviin jatkotoimenpiteisiin. Mittareiden täytyy olla kuitenkin helposti saatavissa eikä työhön käytettävien resurssien pidä kuluja puhtaasti tilastotietojen etsimiseen. Suunnitelman toteuttamisen edetessä seurattavia mittareita voidaan tarvittaessa muuttaa, mikäli jokin nyt määritellyistä ei sovellu tarkoitukseen tai on ilmennyt uusia seurattavia asioita.

Liikenneturvallisuustyössä seurattavia, helposti saatavilla olevia mittareita ovat:

- Onnettomuudet (Liikenneturvan tilastokatsaus ja poliisin tietoon tulleet onnettomuudet sekä iLiitu).
- Liikennerikkomukset (poliisin tilastoista seurataan sovittavia liikennerikkomuksia).
- Kunnan liikenneturvallisuusryhmän tapaamiset ja niissä käsitellyt aiheet (pj/sihtööri/toimija kirjaavat tapaamisten määrän).
- Turvalaitteiden käyttöaste (Liikenneturvan turvalaitetarkkailu tai tietojen keruu esimerkiksi koulujen ja oppilaiden toimesta).
- Koulutustilaisuudet ja asiantuntijavierailujen määrä (mm. poliisi, Liikenneturva).
- Liikenneturvallisuussuunnitelman liikenneympäristön toimintasuunnitelman toteutuminen (suunnitelmalistan ylläpito sekä iLiitu).
- Liikenneturvallisuusaloitteiden käsittely.
- Liikenneturvallisuusaiheisten artikkeleiden esiintyminen paikallismediassa.

## 5.3 Liikenneturvallisuus kunnan kaavoitustyössä

### 5.3.1 Kaavoituksen liikenneturvallisuuden arviointi

#### Arviointiprosessi

Eriasteisten kaavojen liikenneturvallisuutta voidaan arvioida soveltamalla tiesuunnitteluun kehitettyä tieturvallisuuden arviointi (TTA) menettelyä. Väyläsuunnitelmia arvioitaessa käsillä on jonkin asteinen suunnitelma, jossa väylän ominaisuuksia ja mitoitusta on esitetty. Kaavojen osalta väylille on ainoastaan varattu alue, ja vain harvoin on esitetty tien tai kadun suunnitelma. Kaavat kohdistuvat lisäksi usein alueelle, jossa ei aikaisemmin ole liikenneväyliä, jolloin nykytilatarkastelua tai onnettomuushistoriaa ei ole.

Kaavojen kohdalla liikenneturvallisuusarvioinnissa keskitytään seuraavaan:

Synnyttääkö kaava sellaisia kohtia liikenneverkkoon, jotka liikenneturvallisuustutkimuksen perusteella tiedetään vaarallisiksi? Tällaisia ovat esimerkiksi nelihaaraliittymät ja väylien rajoitetut näkemät. Ongelmia voi myös syntyä toimintojen sijoittelusta, esim. koulun ja asuntoalueen sijoitus vilkkaan väylän eri puolille. Yleiskaavojen kohdalla tarkastelu rajoittuu näiden asioiden arviointiin.

Voidaanko kaavassa varatulle liikenneväylän alueelle rakentaa turvallinen väylä? Mahtuuko tarvittava kevyen liikenteen väylä varatulle katualueelle, voidaanko kevyen liikenteen risteämiskohta esimerkiksi varustaa tarpeellisilla saarekkeilla.

Tähän työhön liittyen on liikenneturvallisuusarviointi suoritettu seuraavien kaavojen osalta:

#### Pietarsaari

- Vestersundinkylän asemakaava
- Lammassaaren asemakaava

#### Pedersöre

- Forsbyn uusi asemakaava

#### Uusikaarlepyy

- Munsalan keskustan asemakaavan muutos ja laajennus
- Värnamon III asemakaavan laajennus ja muutos

#### Liikenneturvallisuusarvioinnin tekijä

Liikenneturvallisuusarvioinnin on tehnyt DI Klas Hytönen, jolla on Trafín ja Liikenneviraston myöntämä tieturvallisuusarvioijan pätevyys.

Kaavojen kohdalla liikenneturvallisuusarvioinnissa keskitytään seuraavaan:

- Synnyttääkö kaava sellaisia kohtia liikenneverkkoon, jotka liikenneturvallisuustutkimuksen perusteella tiedetään vaarallisiksi? Tällaisia ovat esimerkiksi nelihaaraliittymät ja väylien rajoitetut näkemät. Ongelmia voi myös syntyä toimintojen sijoittelusta, esimerkiksi koulun ja asuntoalueen sijoitus vilkkaan väylän eri puolille. Yleiskaavojen kohdalla tarkastelu rajoittuu näiden asioiden arviointiin.
- Voidaanko kaavassa varatulle liikenneväylän alueelle rakentaa turvallinen väylä? Mahtuuko tarvittava kevyen liikenteen väylä varatulle katualueelle, voidaanko kevyen liikenteen risteämiskohta esimerkiksi varustaa tarpeellisilla saarekkeilla.
- onko kaavassa riittävästi huomioitu eri kulkutapojen liikenneturvallisuuteen vaikuttavat tekijä
- voidaanko liittyminen ylempään liikenneverkkoon järjestää turvallisesti
- onko liikkuminen kaavan väylillä turvallista, onko nopeustaso riittävän alhainen, ovatko liittymät turvalisia
- tapahtuuko liittyminen tonteilta turvallisesti



## Havaintojen luokitus

Liikenneturvallisuutta heikentävät kohdat on luokiteltu seuraavasti:

- A. Vakava liikenneturvallisuusriski. Mahdollinen liikenneonnettomuus voi johtaa vakavaan vammautumiseen. Kaavaa tulisi muuttaa
- B. Suuri liikenneonnettomuusriski. Mahdollinen liikenneonnettomuus voi johtaa loukkaantumiseen. Kaavan muuttamista tulee harkita
- C. Pieni liikenneonnettomuusriski. Kaavan muuttamista voidaan harkita

### 5.3.2 Kunnan kaavojen liikenneturvallisuusauditointi

#### Forsbyn uuden asuntoalueen asemakaava

Forsbyn uuden asuntoalueen asemakaavan arviointi koskee 9.11.2012 päivättyä versiota. Alue sijaitsee maantien 741 ja Purmonjoen välissä Forsbyn kylän kaakkoisreunalla. Kaava sisältää parin kymmenen uuden asuntotontin lisäksi matkailutoimintojen aluetta. (kuva 29)

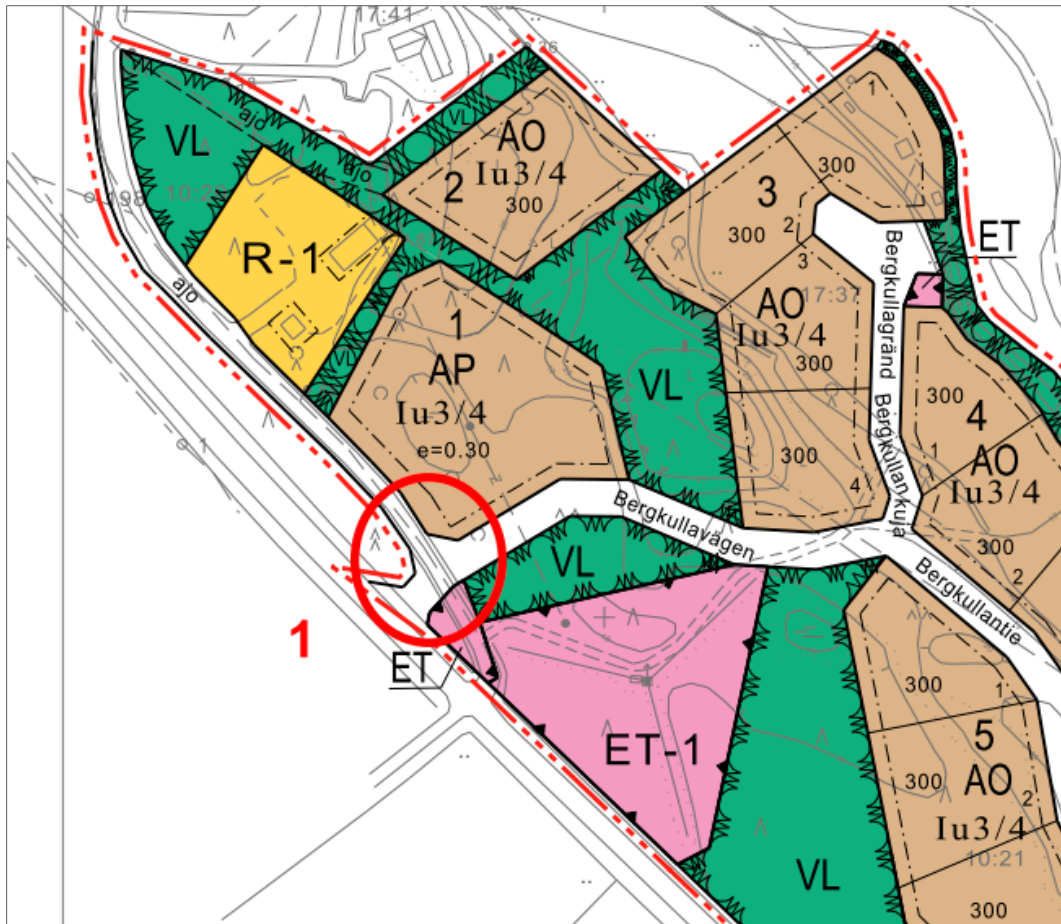
Asuntotonttien liikennetuotos on vähäinen. Matkailualue tuottaa mahdollisesti raskasta huoltoliikennettä sekä matkailuautoja ja matkailuperävaunuja.

#### Havainnot

##### 1 B. Bergkullantien liittymä

Bergkullantien liittymä maantielle 741 on muotoilultaan hankala. Liittymän eteläpuolella olevat alueet rajuvat maantien ojaan, eikä liittymän mahdollisille järjestelyille ole tilaa. Liittymään ei ole mahdollista rakentaa liittymän toiminnalle ja erityisesti raskaille ajoneuvoille välttämättömiä liittymäkaarien pyöristyksiä. Liittymä Bergkullantieltä vanhalle tieyhteydelle pohjoiseen, jonka varrella matkailualue on, sijaitsee niin lähellä maantietä, että yhdistelmä kuorma-auto ei mahdu maantien ja kyseisen ajoyhteyden väliin. Bergkullantien vastakkaisella puolella on ET-alue, jonon liittyminen joudutaan sallimaan aivan maantien läheisyydessä.

Liittymäalueen rajauksia tulisi korjata niin, että maantien liittymää voidaan tarvittaessa parantaa, ja Bergkullantien varrella olevia liittymiä tulisi siirtää kauemmiksi maantieltä.



Kuva 28. Forsbyn uuden asuntolueen asemakaava.

# Lähteet

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma. Etelä-Pohjanmaa, Keski-Pohjanmaa ja Pohjanmaa. Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus, raportteja 136/2012.

Kälviä-kruunupyy-Kokkola-Pedersöre-Pietarsaari-Luoto joukkoliikenteen laatukäytävä. Laatukäytävän potentiaali ja tavoitteet Kokkolan ja Pietarsaaren alueella. Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne-, ja ympäristökeskus, raportteja xxx/2014.

Mopon paikka liikenneympäristössä. Liikenneviraston ohjeita 1/2013. Liikennevirasto 2013.

Onnettomuusrekisteri 2008–2012. Liikennevirasto 2013.

Opas kuntien liikenneturvallisuustyöhön. Liikenneturva. 1999.

Pedersören liikenneturvallisuussuunnitelma 2001. Tiehallinto, Vaasan tiepiiri, Pedersören kunta 2001.

Pietarsaaren liikenneturvallisuussuunnitelma. Oy Talentek Ab 2000.

Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. Liikenne- ja viestintäministeriö. 2012.

Tieliikenneonnettomuudet 2003–2012. Tilastokeskus, Liikenneturva. Suomen virallinen tilasto.

Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010. Liikenneviraston ohjeita 21/2010.

Uudenkaarlepyyn liikenneturvallisuussuunnitelma 2003. Oy Talentek Ab 2003.

# Liitteet

Liite 1. Pyöräilyn tavoiteverkko

Liite 2. Kuntakohtaiset liikenneympäristön toimenpideohjelmat

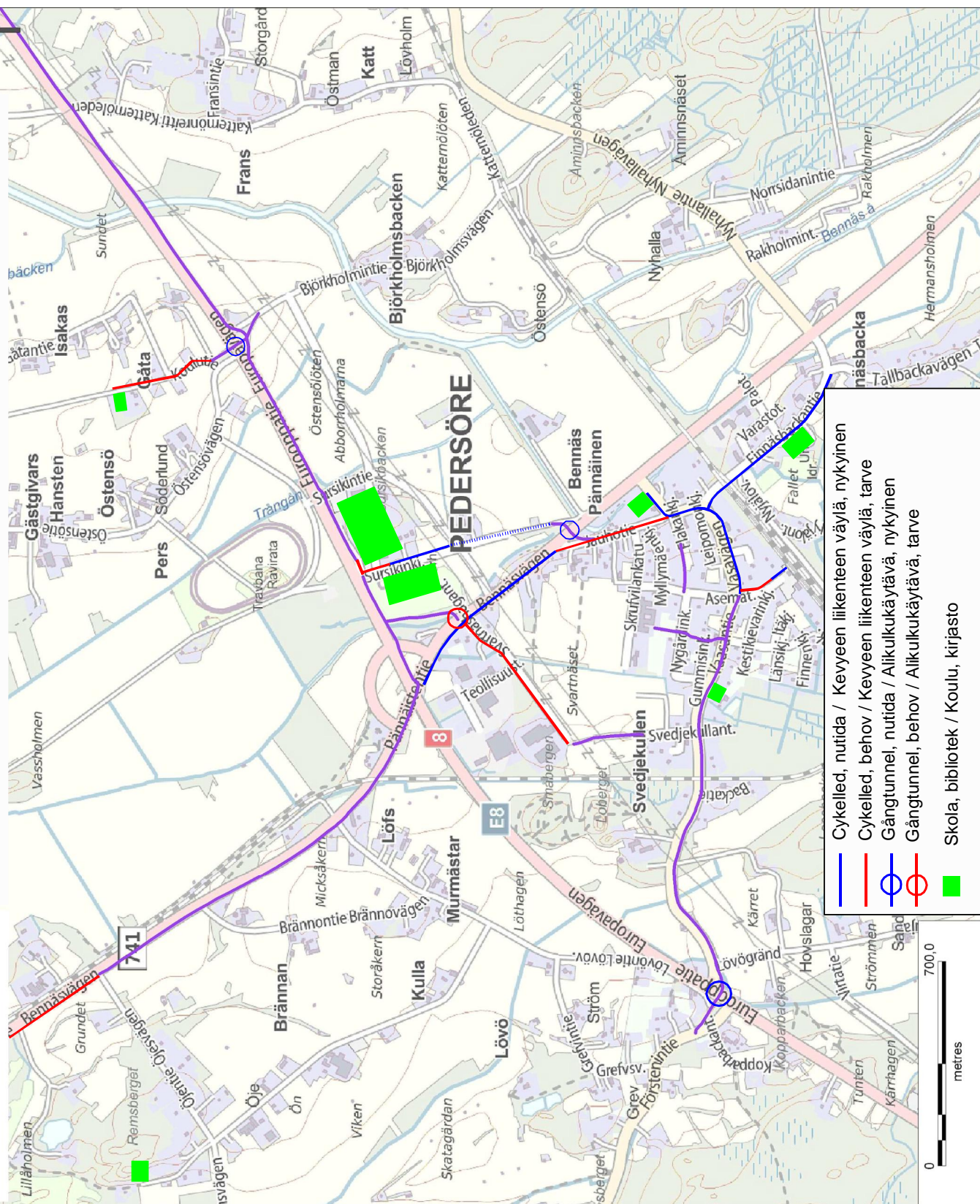
Liite 3. Toimenpidekartat

Liite 4. Kasvatus-, valistus- ja tiedotustyön toimintasuunnitelmat

Liite 5. Liikkumisen ohjauksen ohjelma ?

Cykelleder i Bennäs / Kevyeen liikenteen väylät Pännäissä

**Kevyen liikenteen väylät**  
Lähde: Maanmittauslaitos, maanmittauslaitos.fi  
Kävely- ja pyörätie





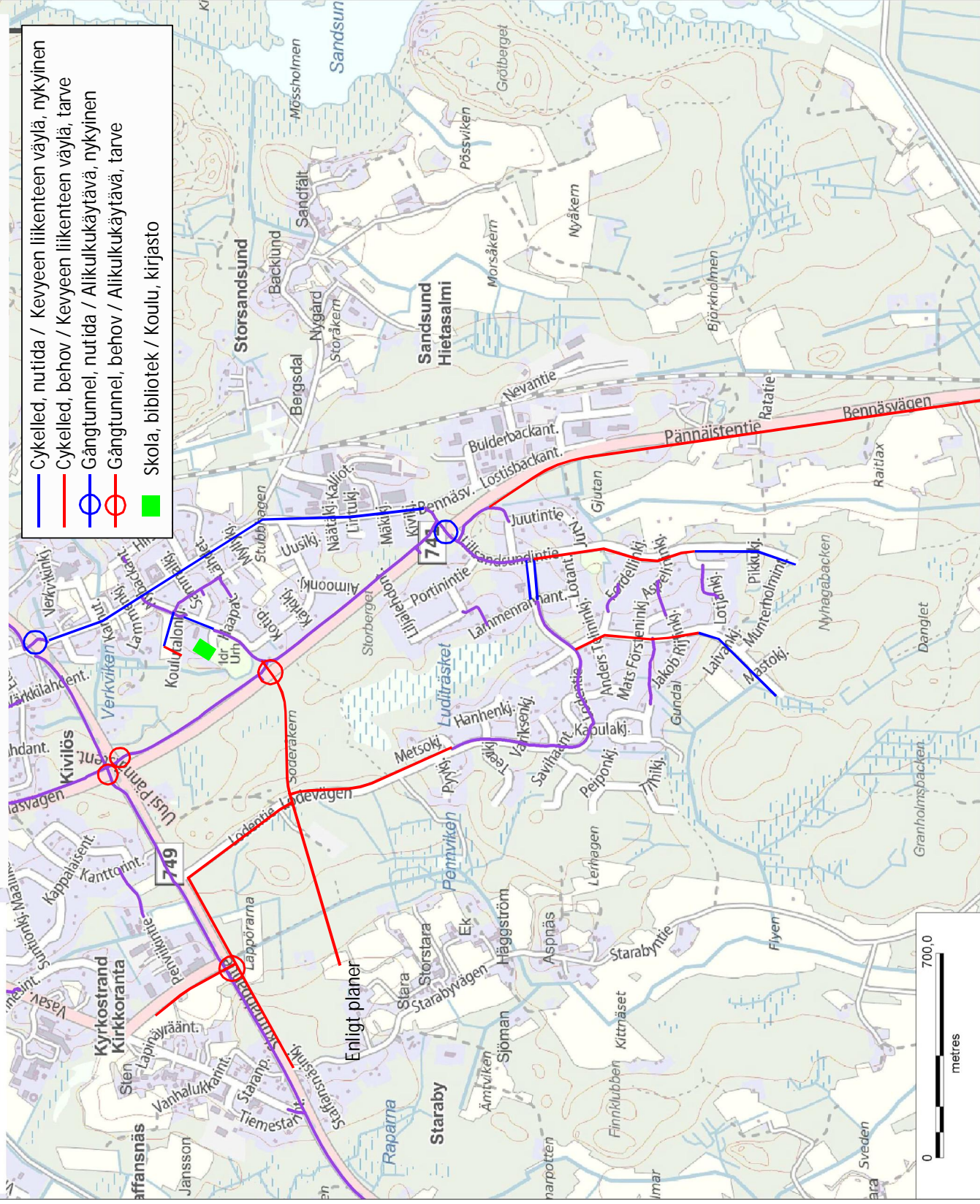
## Kevyen liikenteen väylät

Lähde: Maanmittauslaitos, maastotietokanta

— Kävely- ja pyörätie

## Cykelleder i Sandsund / Kevyeen liikenteen väylät Sandsundissa

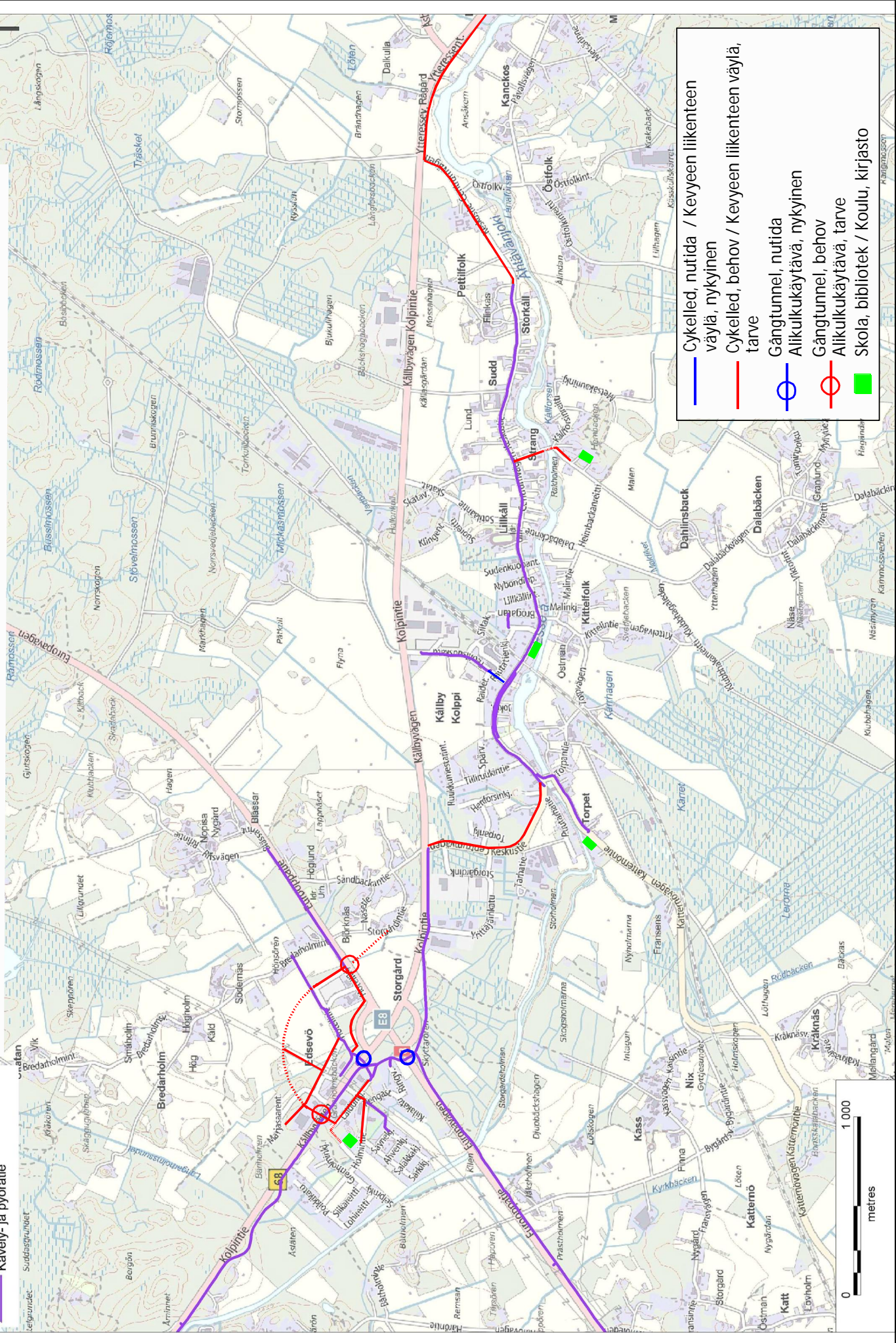
- Cykelled, nutida / Kevyeen liikenteen väylä, nykyinen
- Cykelled, behov / Kevyeen liikenteen väylä, tarve
- Gångtunnel, nutida / Aikukukäytävä, nykyinen
- Gångtunnel, behov / Aikukukäytävä, tarve
- Skola, bibliotek / Koulu, kirjasto





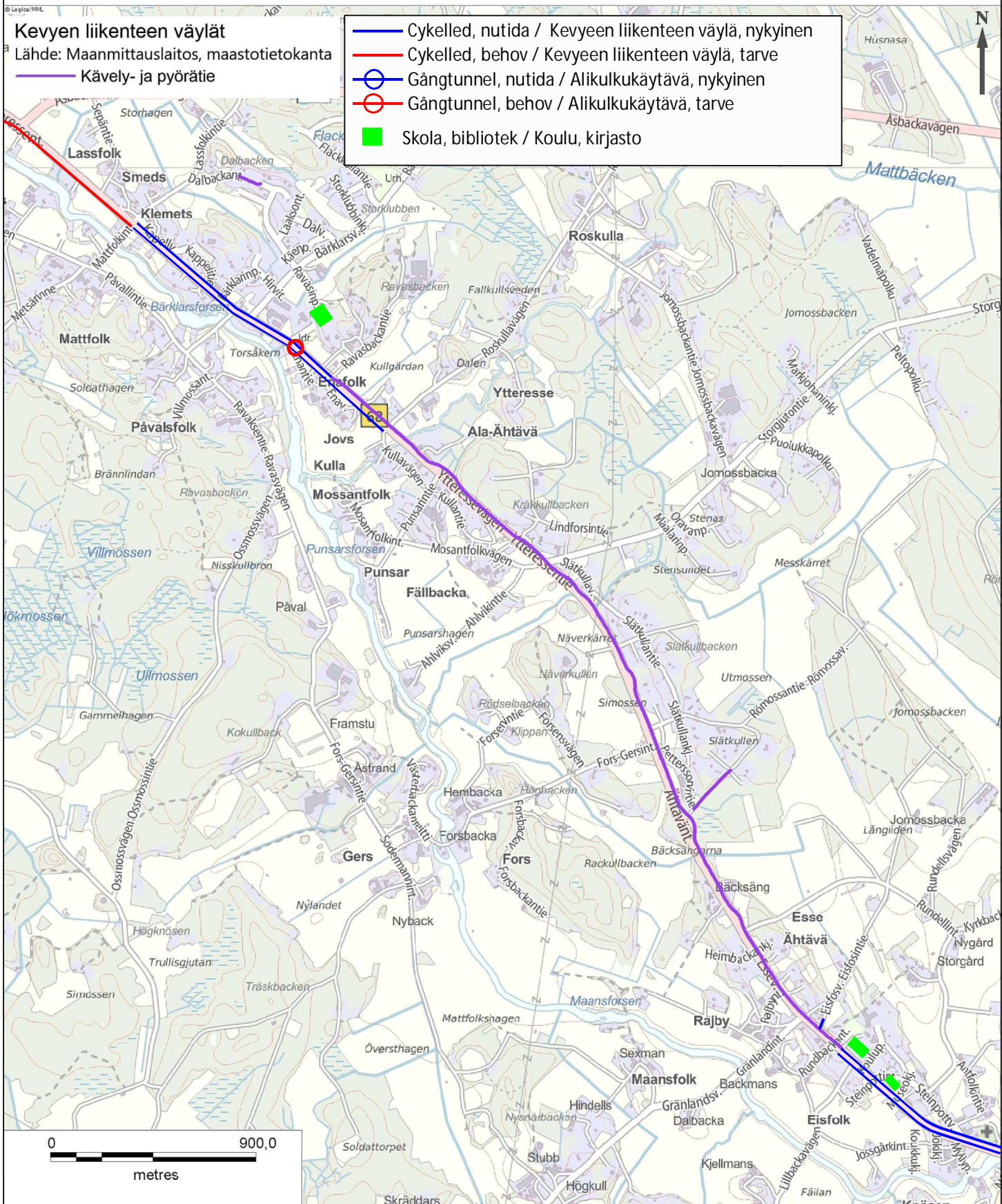
**Kevyen liikenteen väylät**  
Lähde: Maanmittauslaitos, maastietotietokanta  
— Kävely- ja pyörätie

# Cykelleder i Edsevö och Kållby / Kevyeen liikenteen väylät Edsevössä ja Kolpissa





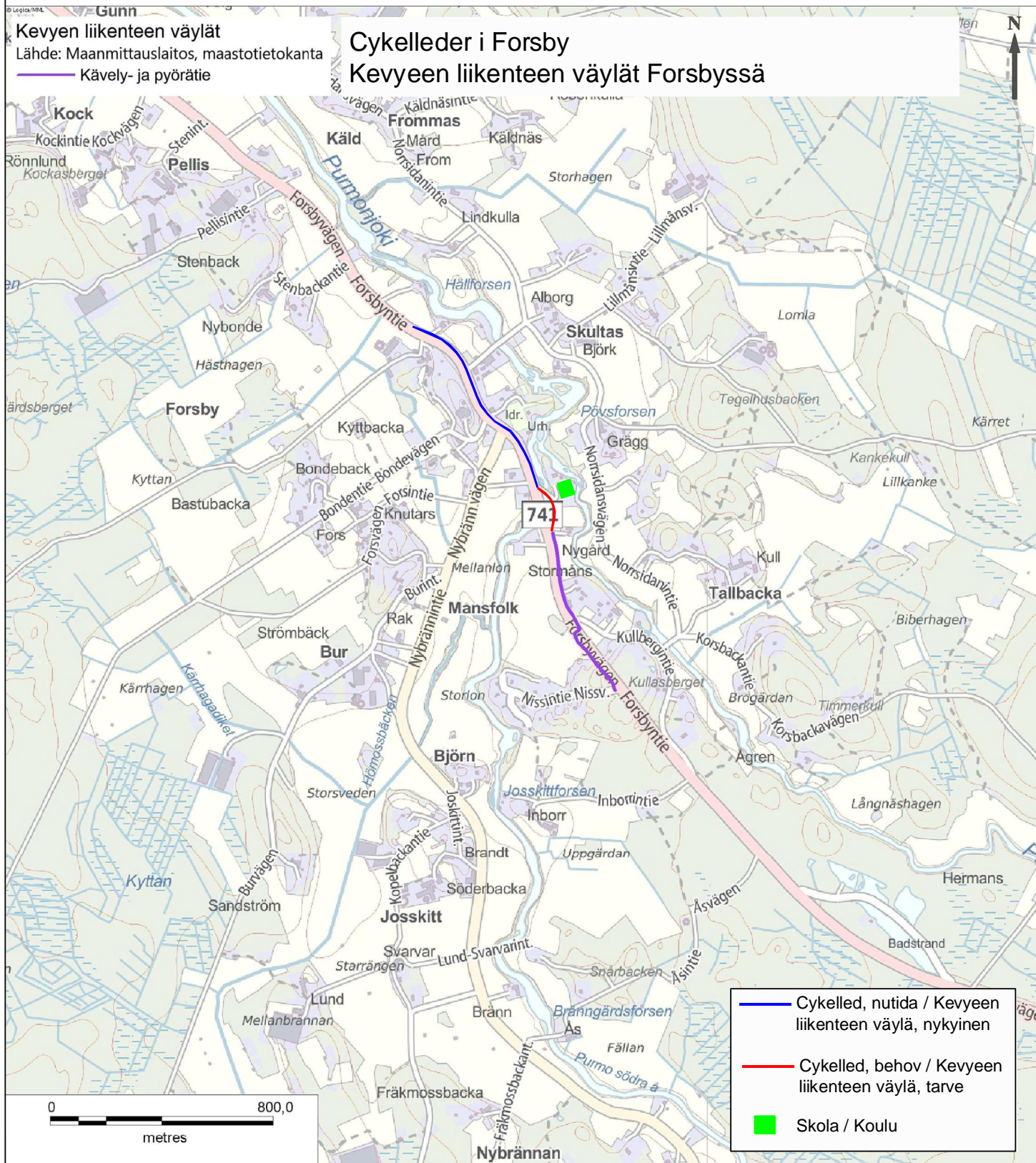
# Cykelleder i Ytteresse och Esse / Kevyeen liikenteen väylät Ala-Ähtävässä ja Ähtävässä





Kevyen liikenteen väylät  
Lähde: Maanmittauslaitos, maastotietokanta  
Kävely- ja pyörätie

## Cykelleder i Forsby Kevyen liikenteen väylät Forsbyssä





# Kevyen liikenteen väylät

Lähde: Maanmittauslaitos, maastotietokanta

— Kävely- ja pyörätie

Cykelled, nutida

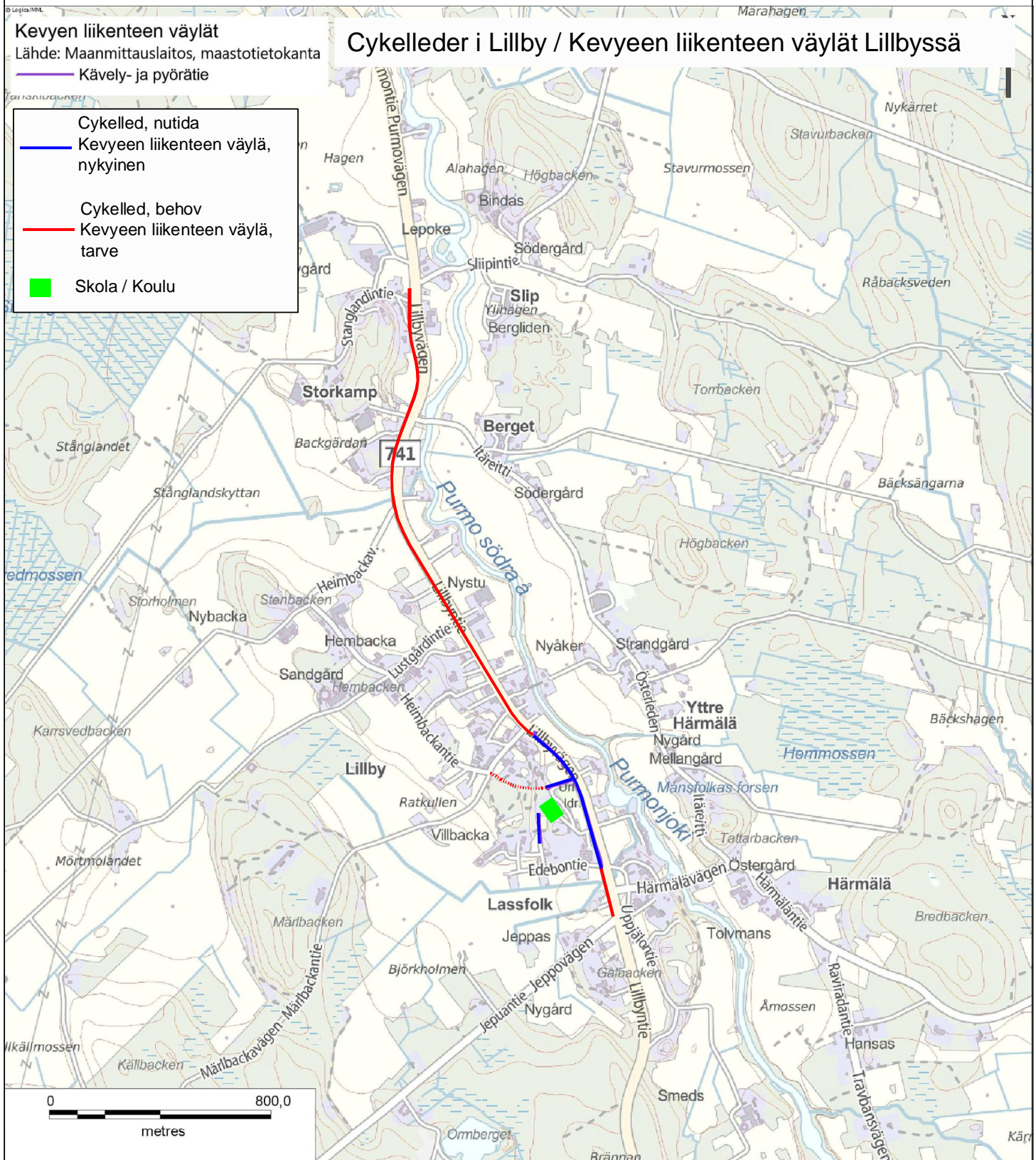
— Kevyeen liikenteen väylä,  
nykyinen

Cykelled, behov

— Kevyeen liikenteen väylä,  
tarve

■ Skola / Koulu

## Cykelleder i Lillby / Kevyeen liikenteen väylät Lillbyssä



PEDERSÖRE										
Numero	Kartalla	Kohdekuvaus	Toimenpiteen kuvaus	Kustannusarvio (€)	Kiireellisyysluokka	Vaikutus (hvjö- vähennemäärä hvjö/vuosi)	Lähde/muut huomiot	Toteuttaja	Suunnitelma olemassa	Tieosoite
Toimenpiteet liittymissä										
1	Vt 8/ Kt 68	Toimenpiteet Edsevön liikenneselvityksen mukainen			1		A (3 kpl)	E	x	8/325/0
2	Mt 749/Lodentie	Ylityspaikka jalankulkijoille ja pyöräilijöille + liittymä ylityspaikalta pyöräilytielle	20 000	1	0,002	A (2 kpl)	E	x		749/5/5500
3	Vt 8/Kt 68	Ramppiliittymien kanavointi	400 000	3	0,008	O	E			8/325/0
4	Mt 7450/Emmontie, Lappfors	Koululaisten taksi/bussipysäkki ja polkupyörien säilytyspaikka	12 500	1		M	K			
5	Storsandsundvägen/rautatie	vartiointi, puolipuomit	140 000	3		L				
6	Sandöntie/rautatie	vartiointi, puolipuomit	140 000	3		L				
7	Rv 8 / Östensövägen	näkemien parantaminen, valtatien tasausviivan laskeminen	100 000	2	0,002	L, O	E			8/324/1300
8	Mt 741/Svartnashagantie	Liittymän siirtämiseen liittyvät toimenpiteet tehdyn selvityksen mukaan		2	0,003	L	E, K	x		741/3/325
9	Finnäsbackantie/Tällbackantie	keskisaareke	10 000	2		L	K			
10	Kt 68 / Jossgärkintie	liittymän siirtäminen, Ähtävän tieverkkosuunnitelman mukaan		2	0,006	L	E	x		68/35/1553
Toimenpiteet katu- ja tieosuuksilla										
11	Mt 749 (Lodentie - Mt 741)	Nopeusrajoituksen laskeminen 80 km/h => 50 km/h:een	400	1	0,018		E			749/5/4850-74
12	Mt 749 (Sunby - Skutnabba)	Kunnossapitoluokan nostaminen, täristävät reunaviivat, valaistus	409 550	1	0,055	A (7 kpl), L	E			749/4/3425-749/5/3200
13	Kt 68 (Ähtävä-Älähtävä)	Toimenpiteet Ähtävän tieverkkosuunnitelman mukaan		2		A (4 kpl)	E	x		68/35/300-68/36/3225
14	Mt 749 (Hummeljutantien liittymästä noin 1,5 km pohjoiseen)	Nopeusrajoituksen laskeminen 60 km/h:een, nopeusnäyttötäulu/kameravalvonta	2 900	1	0,026	O	E			749/5/0-749/5/1500

Numero	Kartalla	Kohdekuvaus	Toimenpiteen kuvaus	Kustannusarvio (€)	Kiireellisyysluokka	Vaikutus (hvjo-vähennemäärä/hvjo/vuosi)	Lähde/ muut huomiot	Toteuttaja	Suunnitelma olemassa	Tieosoite
15		Mt 741 (kunnan raja - Vt 8)	Kunnossapitoluokan nostaminen, nopeusnäyttötäulut/kameravalvonta	3 500	1	0,024	O	E		741/2/75-741/3/0
16		Lepplaxintie (koulun kohta)	Lepplaxintielle välkky-valoilla varustettu suojatie koulun kohdalle, Nopeusrajoituksen laskeminen 40 km/h:een	2 400	1	0,001	M, L	E		17953/1/675-17953/1/980 koulu 17953/1/925
Toimenpiteet alueilla										
17		Edsevön koulu	Huoltoajon reitti ja esikoululaisten sisäänkäynti erotettava		1		M	K		
18		Kolppi/ Heimbackan koulu (Heimbackaleden 40)	Järjestetään saattoliikennepaikka erilleen koululaisten kulkureiteistä. Talvisin pysäköintiliikenne kielletään pulkkamäen kohdalla.	22 000	2		M	K		
19		Bennäs skola, Vaasantie 40	Saattoliikennepaikka järjestellään uudelleen siten, että jkpp-tie kiertää saattoliikennepyrän takaa.	22 000	1		M	K		
20		Kyrkoby skola, Koulutalontie 29, Sansund	Saattoliikennepaikka koulun kohdalle kadun varteen, huoltoliikenteen reitti erilleen koululaisten kulkureiteistä ja	22 400	1		M	K		
21		Purmo skola	Toimenpiteet Sisbacka-Lillby liikenneselvityksen mukaan		1		M	K	x	



Número Kartalla	Kohdekuvaus	Toimenpiteen kuvaus	Kustannusarvio (€)	Kiireellisyysluokka	Vaikutus (hvjo-vähennysarvio hvjo/vuosi)	Lähde/muut huomiot	Toteuttaja	Suunnitelma olemassa	Tieosoite
22	Sundby skola, Sundbyntie 284	Saattoliikenteelle merkitään paikka koulun edustalle, Jkpp-väylä jatketaan saattoympyrän ohji koulun puolella Vannäsintielle. Vannäsintien osuus jkpp-tieltä koululle rakennetaan hidaskaduksi, nopeusrajoitus 20 km/h		1		M	K		
23	Ytteresse skola, Ytteressentie 214	Toimenpiteet Ähtävän tieverkkosuunnitelman mukaan		1		M	K	x	
24	Överesse skola, Ähtäväntie 160	Toimenpiteet Ähtävän tieverkkosuunnitelman mukaan		1		M	K	x	
25	Östensö skola, Koulutie 44	Saattoliikennepaikan erottelu koululaisten kulkureitistä ja leikkipihasta	22 000	1		M	K		
26	Sursik skola, Sursikintie 43	Polkupyörien ja mopojen säilytyspaikat ja kulkureitit koulun alueella järjestettävä tarkoituksenmukaisesti		1		M	K		
Toimenpiteet pyöräily- ja jalankulkuolosuhteiden parantamiseksi									
27	Mt 741, Sansund (Mt 749 - vt 8)	Erillinen jalankulku- ja pyörätie	668 800	2	0,012	A (15 kpl), P	E	x	741/2/1400-74
28	Mt 749 (Sunby - Skutnabba)	jkpp-tie	913 900	3	0,005	A (7 kpl), P	E		749/4/3825-749/5/3650

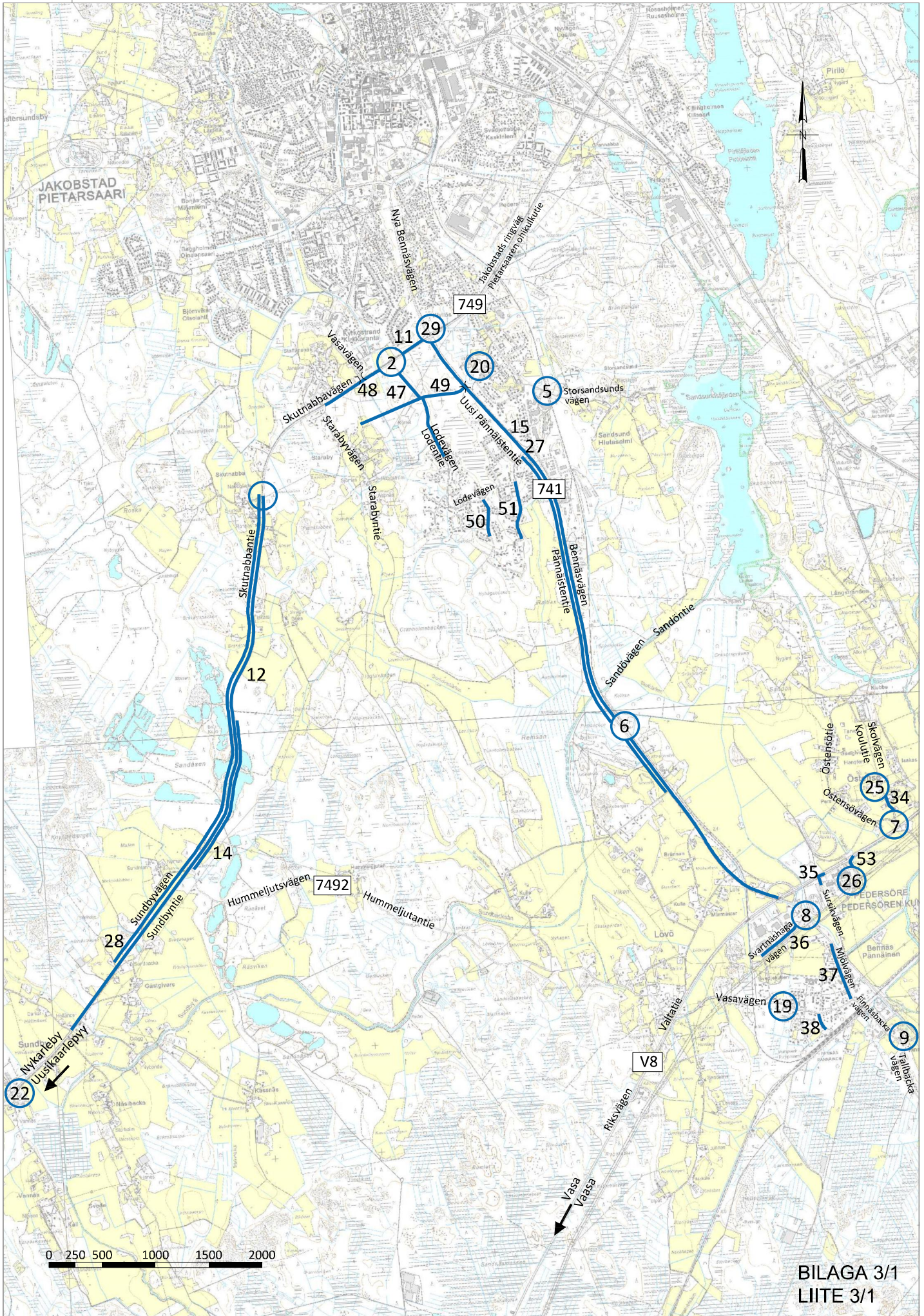
Numero	Kartalla	Kohdekuvaus	Toimenpiteen kuvaus	Kustannusarvio (€)	Kiireellisyysluokka	Vaikutus (hvjö- vähennysarvio hvjo/vuosi)	Lähde/ muut huomiot	Toteuttaja	Suunnitelma olemassa	Tieosoite
29	Mt 749 / Mt 741		jkpp-alikulut molempien maanteiden ali	270 000	1	0,018	P	E		749/6/0
30	Mt 741, Sisbackan kylä		jkpp-tie n. 840 m	159 600	2	0,003	P, A (6 kpl), L	E, K	x	741/5/6625-74
31	Mt 741, Lillbyn kylä		jkpp-tie n. 1700 m	323 000	3	0,002	P, A (6 kpl), L	E, K	x	741/6/4675-74
32	Kt 68 (Keskustie-Mattfolkintie)		jkpp-tie, Essen tieverkkosuunnitelman mukaisesti	239 400	3	0,003	P, A (4 kpl), L	E	x	68/36/4650-68
33	Keskustie, Kolppi		jkpp-tien jatkaminen molemmissa päissä kt 68:lle	345 800	3	0,003	P	E		17937/1/0-17937/1/950 ja 17937/1/4025 17937/1/4894
34	Koulutie (Östensöntie-koulu)		jkpp-tie alikulkutunnelilta koululle, näkemäesteenä olevan puun poistaminen alikulkutunnelille johtavan jkpp-väylän ja Koulutien liittymästä	68 400	2		P, M	K		
35	Sursikinkuja (koulun p-alue - vt 8)		jkpp-tie	22 500	2		P	K		
36	Svartnäshagantie (Mt 741 - Svedjekullantie)		jkpp-tie ja tunneli maantien ali	237 600	3		P	K		
37	Jauhutie (Mt 741 - Vaasantie)		jkpp-tie	76 000	1		P	K		
38	Asematie		jkpp-tien jatkaminen asemalta Vaasantielle	22 800	1		P	K		
39	Heimbackanreitti		jkpp-tie, silta merkitään jkpp-merkillä ja lisäkilvellä, jossa tonteilleajo sallittu	38 800	1		P	K		
40	Holmintie (Granholmintörmä-koulu)		jkpp-tie	30 400	1		P	K		
41	Laidunkuja (nyk. jkpp-tie - koulu)		jkpp-tie	57 000	1		P	K		
42	Granholmintörmä (Holmintie - Laidunkuja)		jkpp-tie	5 700	1		P	K		
43	Vt 8 (Hotellitie - Kt 68)		jkpp-tie, alikulku hotellitien liittymään valtatie ali	228 400	3	0,004	P	E		8/325/450
44	Hotellitie		jkpp-tie vt 8:lta pysäköintialueen koillisreunaa pitkin nykyiselle jkpp-tielle	28 500	1		P	K		

Numero	Kartalla	Kohdekuvaus	Toimenpiteen kuvaus	Kustannusarvio (€)	Kiireellisyysluokka	Vaikutus (hvjo-vähennearvio hvjo/vuosi)	Lähde/muut huomiot	Toteuttaja	Suunnitelma olemassa	Tieosoite
45		Edsevön alueen uudet kadut	jkpp-tiet ja alikulkutunnelit Edsevön tieverkkosuunnitelman mukaan	376 300	2		P	K	x	
46		Kt 68 Ytteresse, koulun kohta	alikulku koulun kohdalle Essen tieverkkosuunnitelman mukaisesti	135 000	1	0,006	P, A (4 kpl)	E	x	68/36/3787
47		Lodentie (Metsokuja - Mt 749)	jkpp-tie Sandsundin tieverkkosuunnitelman mukaisesti	228 000	2		A (4 kpl), P	K	x	
48		Mt 749 (Lodentie - Starabyntie)	jkpp-tie eteläpuolelle, alikulku Vaasantien liittymään	273 700	3	0,004	P	E		749/5/5500-749/5/4750 risteys Vaasantie 749/5/5188
49		Sandsundin uusi katu (Mt 741 - Staraby)	jkpp-tie ja alikulku Mt 741:lle koulun kohdalle	338 300	2		P, L	K	x	
50		Laivanrakentajan tie (Lodentie - Jakob Rijninkuja)	jkpp-tie	81 700	3		P	K		
51		Lillasandsundintie (Lodentie-uusi katu)	jkpp-tie	104 500	3		P	K		
52		Forsbyn koulu, Forsbyvägen 386	jkpp-tie koulun puolelle, ajorata yksisuuntainen lenkki saattoliikennettä varten	32 300	1		P, M	K		
53		Sursik, oikopolku Vt 8:n jkpp-väylältä koulun pihalle	oikopolun paikalle jkpp-tie, korotettu suojatie koulun liittymän kohdalle	31 500	1		M	K		

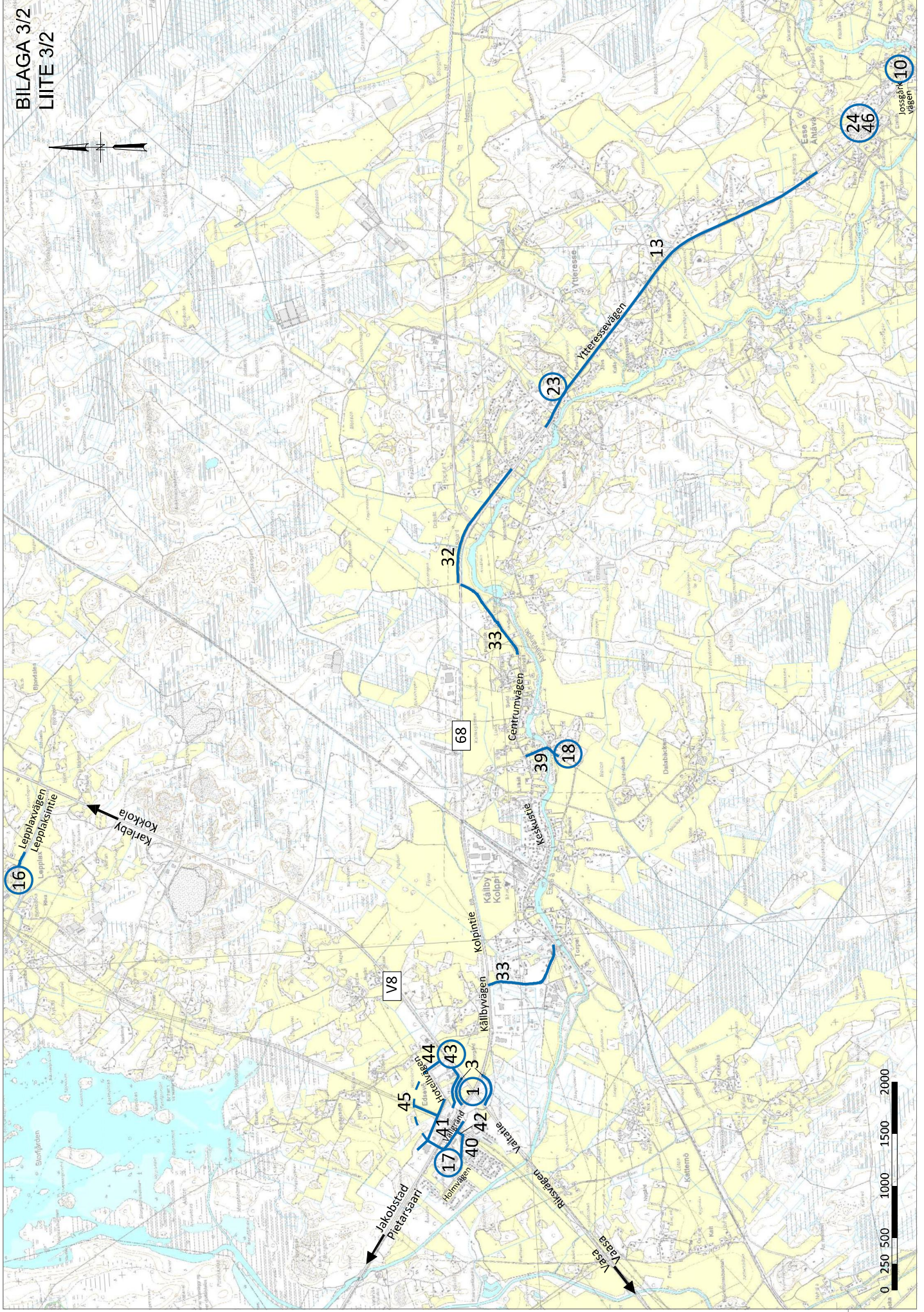
6 667 550

0,206

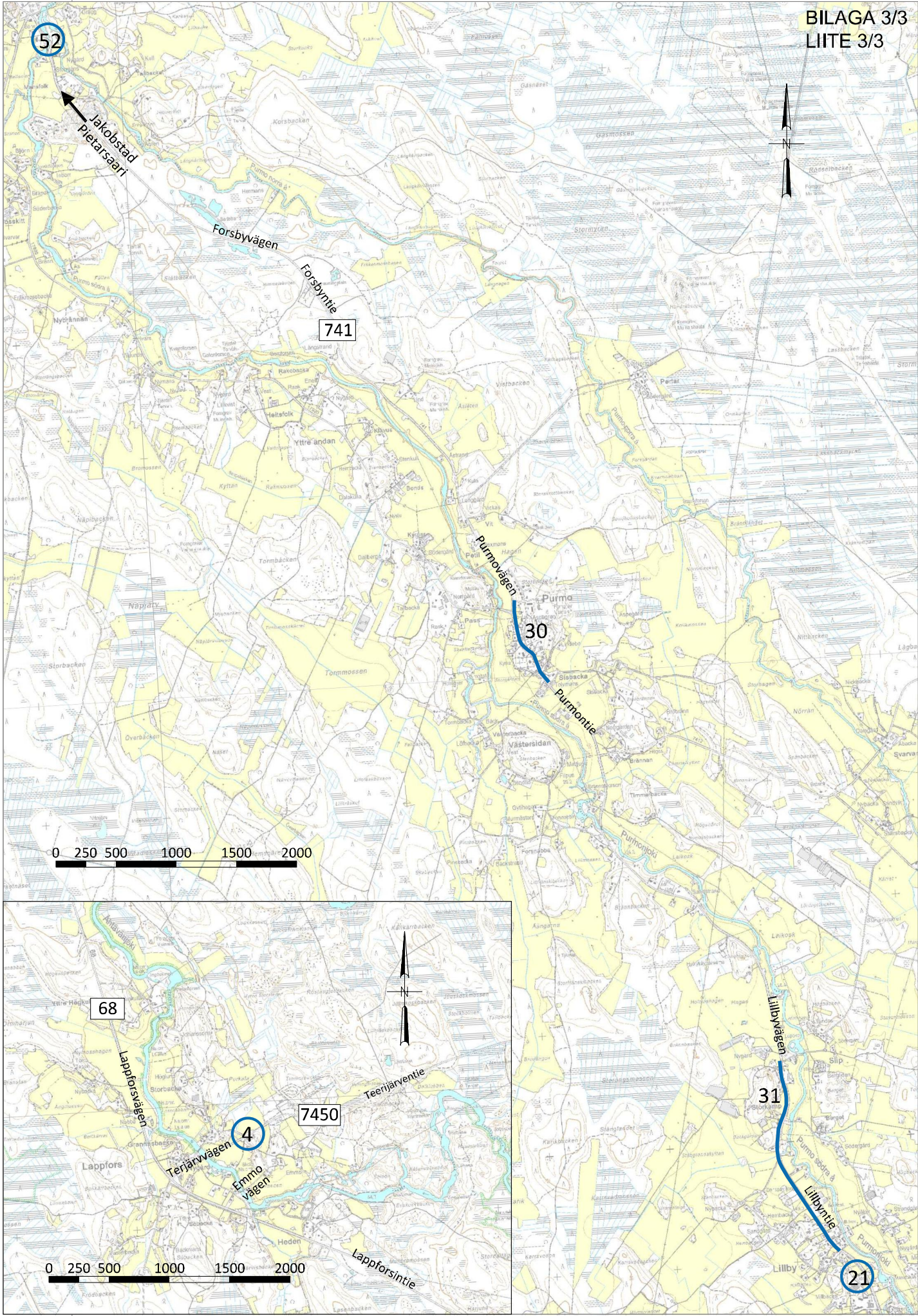














### Liikennekasvatus-, valistus- ja tiedotustyön toimintasuunnitelmat kohderyhmittäin

Liikennekasvatus-, valistus- ja tiedotustyön suunnitelmat on koottu kohderyhmittäin seuraaville ryhmille:

- Alle kouluikäiset (päivähoito ja neuvola)
- Alakoulut
- Nuoret ja vapaa-aika (yläkoulut, 2. aste, nuorisotyö)
- Työikäiset
- Ikäihmiset ja vajaakuntoiset

Suunnitelmissa on esitetty toimenpiteen /toiminnan kuvauksen lisäksi alustava vastuutaho sekä toteutuksen ajankohta. Toimintaa on esitetty eri tahojen toteuttamana, joten saman tahon toimenpiteitä voi sisältyä useisiin suunnitelmiin.

Suunnitelmien alussa ensimmäisessä osiossa on esitetty vuosille 2014-2015 ajoittuva toiminta ja toimenpiteet. Niiden jälkeen on koottu pidemmän aikavälin toimenpiteitä, joita on tarkoitus toteuttaa vuoden 2015 jälkeen. Suunnitelmataulukoiden ensimmäinen osio on siis kulloinenkin toimintasuunnitelma, ja jälkimmäinen osa toimii työkalupakkina ja vinkkivarastona tulevien vuosien toiminnan suunnitteluun.

Jatkossa kukin hallintokunta/yksikkö valmistelee liikenneturvallisuustoimintaansa noin vuodeksi eteenpäin. Toimenpiteet voivat olla vuosittain toistuvia, näistä suunnitelmista valittavia tai kokonaan uusia toimintamalleja. Tärkeintä on laatia suunnitelma, jonka toteuttamiseen sen laatijat voivat sitoutua. Suunnitelman tulee olla riittävän konkreettinen ja realistinen, mutta myös aktiiviseen ja pitkäjänteiseen työhön kannustava.

Alle kouluikäiset (päivähoito ja neuvola)

Kohderyhmä	Tavoite ja toteutustapa	Järjestäjä, vastuutaho	Ajoitus
Vuosien 2014-2015 toiminta			
Henkilöstö	<u>Liikenneturvallisuuksuustyö:</u>  Henkilöstön kokouksissa kerrotaan valmistuneesta liikenneturvallisuuksuunnitelmasta ja käydään läpi oman kohderyhmän toimintasuunnitelma vuosille 2014-2015. Koko henkilöstö tulee tietoiseksi suunnitelmasta. Suunnitelmasta tiedotetaan myös perhepäivähoitajia.  Samalla kerrotaan saatavilla olevasta materiaalista (esim. Liikenneturvan nettisivut).	Kunnan liikenneturvallisuuksuryhmä, varhaiskasvatuksen henkilöstö (johto)	Syksy 2014
Henkilöstö	<u>Materiaalin hankinta päiväkoteihin ja perhepäivähoitoon:</u>  Kunnassa tarkistetaan ja hankitaan kaikkiin päiväkoteihin säännöllisesti ajanmukaista valistus- ja opetusmateriaalia liikennekasvatusta varten (esim. Liikenneturvan esitteet, julisteet). Uudet materiaalit esitellään koko henkilöstölle. Sovitaan materiaalin jakamisesta (esim. vanhemmille Lapsi liikenteessä -opas ja -tehtävävihko?).	Varhaiskasvatus Yhteistyötahona Liikenneturva	Vuositain, alkaen syksyllä 2014
Henkilöstö ja vanhemmat	<u>Hyvän esimerkin näyttäminen liikenteessä:</u>  Henkilöstö ja vanhemmat liikkuvat rauhallisesti ja liikennesääntöjen mukaan, käyttävät pyöräilykypärää sekä heijastimia tai heijastinliiviä. Muistutetaan aikuisia tästä.	Henkilöstö	Jatkuvaa
Lapset	<u>Jatkuva liikennekasvatus päiväkodin arjessa:</u>  Kävelyretkillä lasten kanssa opetellaan ja kerrataan turvallista liikennekäyttäytymistä ja liikennesääntöjä. Turvaliivit ovat aina käytössä sekä lapsilla että aikuisilla, ja lapsia muistutetaan pimeällä näkymisen tarkeydestä.	Henkilöstö	Jatkuvaa
Vanhemmat	<u>Tiedotus vanhemmille:</u>  Vanhemmille toimitettavaan kuukausikirjeeseen lisätään lyhyt tietoisku ajankohtaisesta liikenneturvallisuuksaiheesta (esim. pyöräilykypärän käyttö, pimeällä tai liukkaalla keliä liikuminen, turvavyön käyttö).	Henkilöstö	Jatkuvaa

Vanhemmat	<u>Liikenneturvallisuusteema tai -osa vanhempainiltoissa:</u> Keskustelut vanhempainilloissa, aiheena esim. turvavyön käyttö, heijastin. Henkilöstö muistuttaa vanhempia siitä, että lapset haetaan aina päiväkodin pihasta, lapsia ei päästetä yksin parkkipaikalle autossa odottaville vanhemmille. Muistutuksia myös liikennesäännöistä sekä vanhempien roolista esimerkkinä lapsille. Esim. pyöräilykypärä voi olla ajankohtainen aihe. Liikenneturva voi tulla vierailulle vanhempainiltoihin ja pitää puheenpuoron tai lähettää materiaalia.	Henkilöstö yhteistyössä Liikenneturvan kanssa.	Kevät/syky 2015
Lapset ja henkilökunta	<u>Heijastinliivit:</u> Heijastinliivien hankinta päiväkotelhin ja ryhmäperhepäiväkotelhin sekä kotonaan toimiville perhepäivähoitajille. Heijastinliivejä käytetään aina liikuttaessa päiväkodin ulkopuolella (sekä lapset että henkilökunta).	Henkilökunta	Jatkuva
Lapset	<u>Heijastinkampanja päiväkodeissa:</u> Henkilöstö valistaa lapsia heijastimien merkityksestä. Lapsille havainnollistetaan heijastimen kanssa ja ilman heijastinta olevan henkilön näkymistä taskulampun avulla. Henkilöstö järjestää lapsille ”heijastinjahdin”, jossa lapset saavat etsiä heijastimia pimeässä huoneessa taskulampun avulla.	Päiväkotihenkilökunta	Syky/taivi 2014-2015
Pidemmän aikavälin toiminta			
Henkilöstö	<u>Liikenneturvallisuustyön suunnittelu ja seuranta:</u> Tuleva toiminta suunnitellaan kokoaamalla toimintaohjelma seuraavalle vuodelle. Suunnitelma on tiivis ja konkreettinen sisältäen vain toteutettavissa olevat toimenpiteet. Kukin yksikkö toimittaa oman esityksensä, josta johto kokoa koko hallinnonalan suunnitelman. Suunnitelma käydään läpi jokaisessa hallinnonalan yksikössä.	Hallinnonalan johto, hallinnonalan yhteyshenkilö liikenneturvallisuuksryhmässä	Vuosittain, syksyllä
Henkilöstö	<u>Henkilöstökoulutus:</u> Päivähoidon johto järjestää seudullisen tai kuntakohtaisen liikenneturvallisuuskoulutuksen päiväkotihenkilöstölle ja perhepäivähoitajille. Liikenneturvan kouluttaja pitää koulutuksen.	Henkilöstö (johto) yhteistyössä Liikenneturvan kanssa	Viiden vuoden välein

Lapset ja vanhemmat	<p><u>Liikenneturvallisuusaiheinen koko perheen teemailta/-päivä päiväkodissa.</u></p> <p>Aiheina voivat olla mm. pimeällä liikkuminen (heijastin, turvaliivi), lasten kuljettaminen autossa (turvaistuin, turvavyö) tai pyöräily (kypärä, säännöt). Toteutus esimerkiksi rasteina, jotka perheet kiertävät omaan tahtiin. Mukaan voidaan pyytää esimerkiksi Liikenneturvan kouluttaja, paikallinen autokoulu, poliisi tai pelastuslaitos. Paikallinen kuljetusyritys voi olla mukana havainnollistamassa lapsille pienten liikkujien näkyvyyttä isosta ajoneuvosta.</p>	Henkilöstö Yhteistyötahoina esim. Liikenneturva, poliisi, pelastuslaitos	Kevät / syksy
Lapset ja vanhemmat	<p><u>Turvalliset päiväkoti- ja koulumatkat.</u></p> <p>Pienistä liikkujista muistutetaan mediassa ennen koulun ja päiväkotien toiminnan alkua.</p> <p>Syksyllä toiminnan alkaessa koulujen ja päiväkotien läheisyydessä olevien suojateiden kohdalla aikuiset ovat turvaamassa ylitystä ja muistuttamassa läsnäolollaan suojatieturvallisuudesta.</p>	Henkilöstö, vanhemmat, kunnan liikenneturvallisuuksryhmä Yhteistyötahoina poliisi, Liikenneturva	Syksy (elokuu)
Henkilöstö	<p><u>Henkilöstön liikennekasvatus ja valistus.</u></p> <p>Liikenneturvallisuus on teemana henkilöstökokouksissa. Liikenneturvan kouluttajat voivat osallistua kokouksiin.</p>	Henkilöstö (johto) yhteistyössä Liikenneturvan kanssa	Pari kertaa vuodessa
Lapset ja henkilöstö	<p><u>Turvallinen liikennemmpäristö.</u></p> <p>Vaaralliset kohdat päiväkodin liikennemmpäristössä kartoitetaan (henkilöstö ja vanhemmat). Liikenneturvan valmiita materiaaleja voidaan käyttää. Kartoituksen jälkeen pidetään yhteistyökokous teknisen sektorin kanssa.</p>	Päivähoidon henkilöstö sekä tekninen sektori	Kerran vuodessa

## Alakoulut

Kohderyhmä	Tavoite ja toteutustapa	Järjestäjä, vastuutaho	Ajoitus
Vuosien 2014-2015 toiminta			
Henkilöstö	<u>Liikenneturvallisuuustyö:</u> Henkilöstön kokouksissa kerrotaan valmistuneesta liikenneturvallisuuksuunnitelmasta ja käydään läpi oman kohderyhmän toimintasuunnitelma vuosille 2014-2015. Koko henkilöstö tulee tietoiseksi suunnitelmasta. Samalla kerrotaan saatavilla olevasta materiaalista (esim. Liikenneturvan nettisivut).	Kunnan liikenneturvallisuuksuryhmä, sivistystoimen henkilöstö (johto)	Syky 2014
Opettajat	<u>Materiaalin hankinta kouluille:</u> Kunnassa tarkistetaan ja hankitaan kaikille kouluille säännöllisesti ajamukaista ja oppilaiden ikätason huomioivaa opetusmateriaalia liikennekasvatusta varten. Uudet materiaalit esitellään kaikille opettajille.	Sivistystoimi Yhteistyötahona Liikenneturva	Vuosittain, alkaen syksyllä 2014
Oppilaat	<u>Jatkuva liikennekasvatus kouluissa:</u> Pyöräily- ja kävelyretkiä erilaisiin tapahtumiin, tässä yhteydessä liikennekasvatusta. Opettajat tarkistavat, että kaikilla on esim. heijastin, heijastinliivi, pyöräilykypärä. Opettajat esittävät myös kysymyksiä/tiedottavat esim. liikennesäännöistä, liikennemerkeistä.	Opettajat	Jatkuva
Oppilaat ja opettajat	<u>Kansallinen liikenneturvallisuuksuviikko (viikko 37):</u> Koulut osallistuvat kansalliseen liikenneturvallisuuksuviikkoon tiedottamalla ja valistamalla opiskelijoita liikenneturvallisuuksusta sekä järjestämällä tapahtumia.	Opettajat	Elokuu 2014 ja 2015
Oppilaat	<u>Heijastimet:</u> Opettajat valistavat lapsia heijastimien merkityksestä. Lapsille havainnollistetaan heijastimen kanssa ja ilman heijastinta olevan henkilön näkymistä taskulampun avulla. Liikenneturvan materiaalia hyödynnetään kouluissa.  Koulussa järjestetään ”heijastinijahti”, jossa oppilaat saavat etsiä heijastimia pimeässä luokahuoneessa taskulampun avulla.	Opettajat, vanhempainyhdistys, liikenneturvallisuuksuryhmä/-komitea, yhteistyössä paikallisten yritysten kanssa	Syky/talvi 2014-2015, 2015-2016

Oppilaat	<p><u>Pyöräilykypärän käytön lisääminen:</u></p> <p>Opettajat muistuttavat kaikkien luokkien oppilaita kypärän käytön tärkeydestä. Havainnollistamisessa voi hyödyntää Liikenneturvan materiaalia ja välineitä (esim. munakypärä).</p> <p>Kypärän käyttöön liittyen tehdään julisteita, jotka laitetaan koulun seinille ja äänestetään paras juliste. Palkintona on esim. pyöräilykypärä.</p>	Opettajat Yhteistyötahona Liikenneturva, paikalliset yritykset ja pyöräily- yhdistykset	Kevät 2015
Oppilaat ja opettajat	<p><u>Turvallisen pyöräilyn edistäminen:</u></p> <p>Alakoulut osallistuvat valtakunnalliseen pyöräilyviikkoon mm. ”Pyörällä kouluun” –teemapäivänä. Myös opettajat ja muu henkilökunta tulee mahdollisuuksien mukaan pyörällä kouluun.</p> <p>Viikon aikana muistutetaan pyöräilykypärän käytöstä ja pyöräilyn säännöistä. Ylempien luokkien kanssa tehdään Liikenneturvan sääntövisä.</p> <p>5. luokkalaissilla on vuosittainen pyöräilypäivä.</p>	Opettajat	Toukokuu 2015
Pidemmän aikavälin toiminta			
Henkilöstö	<p><u>Liikenneturvallisuustyön suunnittelu ja seuranta:</u></p> <p>Tuleva toiminta suunnitellaan kokoomalla toimintaohjelma seuraavalle vuodelle. Suunnitelma on tiivis ja konkreettinen sisältäen vain toteutettavissa olevat toimenpiteet. Kukin yksikkö toimittaa oman esityksensä, josta johto kokoaa koko hallinnonalan suunnitelman. Suunnitelma käydään läpi jokaisessa hallinnonalan yksikössä.</p>	Hallinnonalan johto, hallinnonalan yhteyshenkilö liikenneturvallisuusryhmässä	Vuosittain, syksyllä
Opettajat	<p><u>Opettajien koulutus:</u></p> <p>Opettajille järjestetään koulutuspäivä (/iltapäivä), jossa kouluttajana on Liikenneturva.</p>	Sivistystoimi Yhteistyötahona Liikenneturva	Muutaman vuoden välein
Oppilaat	<p><u>Jatkuva liikennekasvatus kouluissa:</u></p> <p>Koulun aamunavauksen teemana on turvallinen liikennekäyttäytyminen. Aiheina voi olla mm. turvallinen pyöräily (keväällä) sekä pimeällä näkymisen turvallisuus (syksyllä).</p>	Opettajat	Jatkuvaa
Oppilaat	<p><u>Turvalliset koulumatkat:</u></p> <p>Pienistä liikkujista muistutetaan mediassa ennen koulun alkua. Syksyllä koulun alkaessa koulujen läheisyydessä olevien suojateiden kohdalla aikuiset ovat turvaamassa ylitystä ja muistuttamassa lasnaolollaan suojatieturvallisuudesta.</p>	Henkilöstö, vanhemmat, kunnan liikenneturvallisuusryhmä Yhteistyötahona poliisi, Liikenneturva	Syksy (elokuu)

Oppilaat ja vanhemmat	<p><u>Turvallinen pyöräily:</u> Lasten ja vanhempien kanssa tehdään sopimus, että lasten pyörät laitetaan kuntoon.</p> <p>Sovitaan yhteistyöstä paikallisen jätteenkäsittelylaitoksen Ekoroskin kanssa. Kunnostuskelpoisia polkupyöriä lahjoitetaan kouluille, jotta myös kuljetusoppilaat voivat pyöräillä koulupäivän aikana tehtävät matkat. Pyörät kunnostetaan yhdessä opettajien sekä koti- ja kouluyhdistyksen kanssa.</p> <p>Koulu järjestää polkupyörien katsastuspäivän.</p>	Opettajat, vanhempainyhdistys Yhteistyötahoina Ekorosk ja muut paikalliset yritykset	Kevät
Oppilaat	<p><u>Heijastimet:</u> Heijastimia jaetaan oppilaille. Opettajat tarkistavat jälkeenpäin, että oppilaat myös käyttävät niitä.</p> <p>Kilpailu, mikä luokka käyttää ahkerimmin heijastimia.</p> <p>Oppilaat tarkkailevat, kuinka moni oppilaista tai koulun henkilöstöstä käyttää heijastimia, ja analysoivat tuloksia.</p>	Opettajat, vanhempainyhdistys, liikenneturvallisuuksryhmä/- komitea	Syky/talvi 2014-2015
Oppilaat ja vanhemmat	<p><u>Liikenneturvallisuuksaiheinen teemapäivä oppilaille ja vanhemmille:</u> Koti- ja kouluyhdistys järjestää yhdessä koulun kanssa teemapäivän, jossa on oppilaiden, vanhempien ja opettajien yhdessäoloa teeman mukaisesti. Teemana voi olla esim. pyöräily (mm. kypärän käyttö, ajotaitorata, pyörien kunnostus). Mukaan voidaan pyytää esimerkiksi Liikenneturvan kouluttaja, paikallinen autokoulu, poliisi tai pelastuslaitos.</p>	Opettajat, vanhempainyhdistys Yhteistyötahoina esim. Liikenneturva, poliisi, pelastuslaitos	Kevät / syky
Oppilaat	<p><u>Bussilla liikkumisen turvallisuuden parantaminen:</u> Bussifirman kanssa järjestetään tilaisuus/info, jossa havainnollistetaan lapsille turvallista pysäkillä kulkua, bussiin siirtymistä, lasten näkyvyyttä bussista katsottuna, jarrutusta sekä heijastimen näkyvyyttä pimeällä. Mukana ovat mm. Liikenneturva ja poliisi.</p>	Koulut, vanhempainyhdistys Yhteistyötahona bussiyhtykset ja Liikenneturva	Syky / talvi
Oppilaat, vanhemmat, opettajat, koulu-kuljetukset	<p><u>Koulumatkat:</u> Laaditaan yhteiset pelisäännöt koulukuljetuksiin ja saattoliikenteeseen liittyen. Säännöt koskevat oppilaita, vanhempia, opettajia ja kuljettajia.</p>	Opetustoimi yhteistyössä Liikenneturvan, ELY-keskuksen ja poliisin kanssa	Tarkkailu vuosittain
Koulu-kuljetuksien liikennöitsijät	<p><u>Koulukuljetukset:</u> Kunta tai seutu järjestää koulutustilaisuuden koulukuljetusten liikennöitsijöille. Sopimuksessa tulisi lukea, että kuljetuksia suorittavan yrityksen täytyy osallistua koulutukseen jonka kunta pitää. Esim. Liikenneturva, poliisi tai ELY-keskus pitää puheenvuoron koulutuksessa.</p>	Opetustoimi yhteistyössä Liikenneturvan, ELY-keskuksen ja poliisin kanssa	Muutaman vuoden välein / kun uusia sopimuksia tehdään



## Nuoret ja vapaa-aika (yläkoulut, 2. aste, nuorisotyö)

Kohderyhmä	Tavoite ja toteutustapa	Järjestäjä, vastuutaho	Ajoitus
Vuosien 2014-2015 toiminta			
Henkilöstö	<u>Liikenneturvallisuuustyö:</u> Henkilöstön kokouksissa kerrotaan valmistuneesta liikenneturvallisuuksuunnitelmasta ja käydään läpi oman kohderyhmän toimintasuunnitelma vuosille 2014-2015. Koko henkilöstö tulee tietoiseksi suunnitelmasta. Samalla kerrotaan saatavilla olevasta materiaalista (esim. Liikenneturvan nettisivut).	Kunnan liikenneturvallisuuksuryhmä, sivistystoimen sekä liikunta- ja nuorisotoimen henkilöstö (johto)	Syky 2014
Opettajat	<u>Materiaalin hankinta kouluille ja nuorisotoimeen:</u> Kunnassa tarkistetaan ja hankitaan kaikille kouluille ja nuorisotoimen tiloihin säännöllisesti ajanmukaista ja oppilaiden ikätason huomioivaa opetusmateriaalia liikennekasvatusta varten. Uudet materiaalit esitellään kaikille opettajille.	Sivistystoimi Yhteistyötahona Liikenneturva	Vuosittain, alkaen syksyllä 2014
Oppilaat	<u>Jatkuva liikennekasvatus kouluissa:</u> Pyöräily- ja kävelyretkiä erilaisiin tapahtumiin, tässä yhteydessä liikennekasvatusta. Opettajat tarkistavat, että kaikilla on esim. heijastin, heijastinliivi, pyöräilykypärä. Opettajat esittävät myös kysymyksiä/tiedottavat esim. liikennesäännöistä, liikennemerkeistä.	Opettajat	Jatkuva
Nuoret	<u>Pimeällä pyöräilyn turvallisuus:</u> Pyörän valojen jako ja tarkkailu, että nuoret myös käyttävät niitä. Kansallinen heijastinpäivä 1.10. on hyvä kampanjalta.	Opettajat, vanhempainyhdistys, nuorisotoimi, liikenneturvallisuuksuryhmä/- komitea. Yhteistyössä paikallisten yritysten kanssa	Syky 2014
Nuoret	<u>Pyöräilykypärän käytön lisääminen:</u> Opettajat muistuttavat kaikkien luokkien oppilaita kypärän käytön tärkeydestä. Havainnollistamisessa voi hyödyntää Liikenneturvan materiaalia ja välineitä.  Pidetään info yläkouluilla pyöräilykypärän käytöstä. Vierailijana esim. pyöräily-yhdistyksen edustaja.  Kypärän käyttöön liittyen tehdään julisteita, jotka laitetaan koulun/nuorisotilan seinille ja äänestetään paras juliste. Palkintona on esim. pyöräilykypärä.	Opettajat, nuorisotoimi Yhteistyötahoina Liikenneturva, paikalliset yritykset ja pyöräily-yhdistykset	Kevät 2015, pyöräilyviikko toukokuussa

Oppilaat ja opettajat	<u>Turvallisen pyöräilyn edistäminen:</u> Yläkoulut sekä toisen asteen koulut osallistuvat valtakunnalliseen pyöräilyviikkoon mm. "Pyörällä kouluun" –teemapäivänä. Myös opettajat ja muu henkilökunta tulee mahdollisuuksien mukaan pyörällä kouluun.  Viikon aikana muistutetaan pyöräilykypärän käytöstä ja pyöräilyn säännöistä.	Henkilöstö	Toukokuu 2015
Nuoret	<u>Turvallinen mopoliu:</u> Yläkouluilla pidetään mopoliuun liittyvä info, aiheina mm. liikennekäyttäytyminen, mopon viritäminen, liikennesäännöt. Vierailijana esimerkiksi poliisi tai Liikenneturvan kouluttaja.	Henkilöstö (rehtori) Yhteistyötahoina poliisi, Liikenneturva	Kevät 2015
Nuoret	<u>Liikennekasvatus nuorten tapahtumissa ja tilaisuuksissa:</u> Liikennekasvatusta Liikenneturvan materiaalin avulla (ennakoiva katumus, pellaus) esim. nuorisotalolla.  Esitys liikenneturvallisuudesta ja liikennekäyttäytymisestä (esim. mopoilu, pyöräilykypärä) nuorisotalolla. Esityksen voi pitää vieras, jonka tulisi olla nuori ja ehkä tunnettu siitä, että nuoret kuuntelevat häntä ja oppivat sitä kautta enemmän.  Järjestetään pyöräilyn huoltoilta nuortenillassa. Vieraina voivat olla paikallisen pyöräliikkeen ja pyöräily-yhdistyksen edustajat. Samalla muistutetaan kypärän käytöstä.	Nuorisosektori, nuorisovaltuusto Yhteistyötahoina poliisi, Liikenneturva	Jatkuu
Pidemmän aikavälin toiminta			
Henkilöstö	<u>Liikenneturvallisuuksuystyön suunnittelu ja seuranta:</u> Tuleva toiminta suunnitellaan kokoomalla toimintaohjelma seuraavalle vuodelle. Suunnitelma on tiivis ja konkreettinen sisältäen vain toteutettavissa olevat toimenpiteet. Kukin yksikkö toimittaa oman esityksensä, josta johto kokoaan koko hallinnonalan suunnitelman. Suunnitelma käydään läpi jokaisessa hallinnonalan yksikössä.	Hallinnonalan johto, hallinnonalan yhteyshenkilö liikenneturvallisuusryhmässä	Vuosittain, syksyllä
Opettajat	<u>Opettajien koulutus:</u> Opettajille järjestetään koulutuspäivä (/iltapäivä), jossa kouluttajana on Liikenneturva.	Sivistystoimi Yhteistyötahona Liikenneturva	Muutaman vuoden välein

Oppilaat	Jatkuva liikennekasvatus kouluissa: Koulun aamunavauksen teemana on turvallinen liikennekäyttäytyminen. Aiheina voi olla mm. turvallinen pyöräily (keväällä) sekä pimeällä näkymisen turvallisuus (syksyllä).	Opettajat	Jatkuva
Oppilaat, opettajat, vanhemmat, koulu- kuljetukset	<u>Koulumatkat:</u> Laaditaan yhteiset pelisäännöt koulukuljetuksiin ja saattoliikenteeseen liittyen. Säännöt koskevat oppilaita, vanhempia, opettajia ja kuljettajia.	Sivistystoimi, koulut, vanhemmat	Tarkkailu vuosittain
Koulu- kuljetusten liikennöitsijät	<u>Koulukuljetukset:</u> Kunta tai seutu järjestää koulutustilaisuuden koulukuljetusten liikennöitsijöille. Sopimuksessa tulisi lukea, että kuljetuksia suorittavan yrityksen täytyy osallistua koulutukseen jonka kunta pitää. Esim. Liikenneturva, poliisi tai ELY-keskus pitää puheenvuoron koulutuksessa.	Opetustoimi yhteistyössä Liikenneturvan, ELY-keskuksen ja poliisin kanssa	Parin vuoden välein / kun uusia sopimuksia tehdään
Nuoret	<u>Turvalliset harrastusmatkat:</u> Liikennekasvatusta tehdään paikallisten seurojen ja yhdistysten toiminnassa (mm. turvalliset harrastusmatkat). Hyödynnetään Liikenneturvan Turvallisesti harrastuksiin –esitettä. Kannustetaan nuoria tulemaan harrastuksiin pyörällä tai kävelen.	Liikunta- ja nuorisotoimen yhteyshenkilo liikenneturvallisuuksryhmässä, paikalliset seurat ja yhdistykset yhteistyötahona Liikenneturva	Jatkuva
Oppilaat	<u>Turvallinen ympäristö:</u> Siirrettäviä nopeusnäyttötäuluja sijoitetaan koulujen läheisyyteen. Taulu ei näytä ylinopeutta.  Aineisto lähetetään kouluille, jossa oppilaat voivat hyödyntää materiaalia esim. matematiikassa. Aineistoa voidaan myös esittää vanhempainilloissa.	Tekninen toimi, koulut	Vuosittain
Oppilaat ja vanhemmat	<u>Turvallinen pyöräily:</u> Oppilaiden ja vanhempien kanssa tehdään sopimus, että pyörät laitetaan kuntoon.  Sovitaan yhteistyöstä paikallisen jätteenkäsittelylaitoksen Ekoroskin kanssa. Kunnostuskelpoisia polkupyöriä lahjoitetaan kouluille, jotta myös kuljetusoppilaat voivat pyöräillä koulupäivän aikana tehtävät matkat. Pyörät kunnostetaan yhdessä opettajien sekä koti- ja kouluyhdistyksen kanssa.  Koulu järjestää polkupyörien katsastuspäivän.	Opettajat, vanhempainyhdistys, seurat ja järjestöt Yhteistyötahoina Ekorosk ja muut paikalliset yritykset	Kevät

Nuoret	<u>Pyöräilykypärän käytön lisääminen:</u> Tuunataan pyöräilykypäriä ja valitaan hienoin kypärä, joka arvotaan oppilaiden kesken.  Kisa kypärän käytöstä luokkien välillä – paras luokka palkitaan.	Opettajat Yhteistyötahoina Liikenneturva, paikalliset yritykset ja pyöräily- yhdistykset	Kevät 2015, pyöräilyviikko toukokuussa
Nuoret	<u>Turvallinen mopoulu:</u> 7. ja 8. luokkalaisten vanhempaininlan yhteydessä pidetään tietoisku turvallisesta mopoulusta ja vanhempien vastuusta nuorten mopoullussa.	Henkilöstö (rehtori) Yhteistyötahoina poliisi, Liikenneturva	Kevät / syksy
Nuoret	<u>Pimeällä liikkumisen turvallisuus:</u> Heijastimien jako ja tarkkailu, että oppilaat myös käyttävät niitä. Kansallinen heijastinpäivä 1.10 on hyvä kampanjalta.	Opettajat, vanhempainyhdistys, nuorisosektori, liikenneturvallisuusryhmä/-komitea Yhteistyötahoina paikalliset yritykset	Syksy
Nuoret	<u>Liikennekasvatus nuorten tapahtumissa ja tilaisuuksissa:</u> Yhteistyömallin ja muotojen luominen paikallisten autokoulujen ja poliisin kanssa.	Nuorisosektori, nuorisovaltuusto, autokoulut	Jatkuuaa
Nuoret	<u>Liikenneturvallisuuspäivä:</u> Optima järjestää liikenneturvallisuuuspäivän.	Optima yhteistyössä poliisin, pelastuslaitoksen ja Liikenneturvan kanssa	Vuosittain

Työikäiset

Kohderyhmä	Tavoite ja toteutustapa	Järjestäjä, vastuutaho	Ajoitus
Vuosien 2014-2015 toiminta			
Kunnan henkilöstö	<u>Liikenneturvallisuuustyö:</u> Henkilöstön kokouksissa kerrotaan valmistuneesta liikenneturvallisuuksuunnitelmasta ja käydään läpi oman kohderyhmän toimintasuunnitelma vuosille 2014-2015. Koko henkilöstö tulee tietoiseksi suunnitelmasta. Samalla kerrotaan saatavilla olevasta materiaalista (esim. Liikenneturvan nettisivut).	Kunnan liikenneturvallisuuksryhmä, teknisen toimen henkilöstö (johto)	Syky 2014
Kaikki asukkaat	<u>Tiedotus liikenneturvallisuuksuustyöstä:</u> Valmistunutta liikenneturvallisuuksuunnitelmaa esitellään paikallisessa mediassa. Kerrotaan työn painopisteistä (pyöräilyn edistäminen ja sen turvallisuuden parantaminen, mopoilun turvallisuuden lisääminen, teiden ja katujen kunnossapidon kehittäminen). Esitellään kunnan liikenneturvallisuuksryhmä.	Kunnan liikenneturvallisuuksryhmä	Syky 2014
Kunnan henkilöstö	<u>Tiedotus ajankohtaisista liikenneturvallisuuksaiheista:</u> Tilataan Liikenneturvan maksuton sähköinen Liikennevinkki-uutiskirje kaikille kunnan työntekijöille.  Tilataan Liikenneturvan maksuton Liikennevilkku-asiakaslehti kaikkiin kunnan yksiköihin (jos ei ole jo tilattu).	Kunnan liikenneturvallisuuksryhmä, hallinnonalojen yhteyshenkilöt	Syky/kevät 2014-2015
Kunnan henkilöstö	<u>Pyöräilyn edistäminen ja turvallisuus:</u> Kunta ja sen yksiköt viettävät Valtakunnallista pyöräilyviikkoa. Pyörällä töihin -teemapäivänä kannustetaan tulemaan pyörällä töihin.  Viikon aikana muistutetaan pyöräilykypärän käytön tärkeydestä (esim. tiedotuksen ja Liikenneturvalta tilattavien julisteiden kautta).  Yksiköt voivat palkita kaikki pyöräilykypärää käyttävät tai kisata keskenään kypärän käytön aktiivisuudesta.  Muistutetaan pyöräilyn säännöistä. Työpaikoilla voidaan tehdä Liikenneturvan sääntövisa ja jakaa Jalan ja pyörällä -opasta. Säännöistä tiedotetaan mediassa. Sääntövisan kysymykset voidaan lisätä myös kuntien nettisivuille pyöräilyviikolla.	Liikenneturvallisuuksryhmä, yhteistyössä Liikenneturva, poliisi	Pyöräilyviikko toukokuussa 2015

Kaikki asukkaat	<p><u>Pimeällä liikkumisen turvallisuus:</u></p> <p>Kunnan liikenneturvallisuuksryhmä järjestää ”Käytä heijastinta” -kampanjan tai tapahtuman. Kansallinen heijastinpäivä 1.10. on hyvä ajankohta käynnistää kampanjan.</p> <p>Kampanjan täytyy olla näkyvä mediassa, myös julkis voi olla mukana kampanjassa.</p> <p>Liikenneturvallisuuksryhmä voi esittäytyä kadulla ja jakaa heijastimia (heijastimia esim. paikallisista yrityksistä).</p>	Kunnan liikenneturvallisuuksryhmä	Syksy (Lokakuu) 2014 ja 2015
Pidemmän aikavälin toiminta			
Henkilöstö	<p><u>Liikenneturvallisuuksuystön suunnittelu ja seuranta:</u></p> <p>Tuleva toiminta suunnitellaan kokoamalla toimintaohjelma seuraavalle vuodelle. Suunnitelma on tiivis ja konkreettinen sisältäen vain toteutettavissa olevat toimenpiteet. Kukin yksikkö toimittaa oman esityksensä, josta johto kokoa koko hallinnonalan suunnitelman. Suunnitelma käydään läpi jokaisessa hallinnonalan yksikössä.</p>	Hallinnonalan johto, hallinnonalan yhteyshenkilo liikenneturvallisuuksryhmässä	Vuosittain, syksyllä
Kunnan henkilöstö	<p><u>Pyöräilyn turvallisuus:</u></p> <p>Liikenneturvallisuuksryhmä järjestää tempauksen pyöräilyviikon Kansallisena pyöräilypäivänä (lauantai). Mukana voivat olla mm. poliisi, Liikenneturva ja paikallinen pyöräliike. Aiheena ovat pyöräilykypärä, pyöräilyn säännöt ja varusteet.</p> <p>Syksyllä tiedotetaan pyörän valojen käytöstä hämärän ajan lisääntyessä sekä pyöräilykypärän käytöstä.</p> <p>Yritykset palkitsevat työntekijöitään pyöräilyn turvavarusteiden käytöstä.</p>	Liikenneturvallisuuksryhmä, paikalliset yritykset, yhteistyössä Liikenneturva, poliisi	Pyöräilyviikko toukokuussa
Kaikki kuntalaiset	<p><u>Liikenneturvallisuuksuustiedotus:</u></p> <p>Ajankohtaista liikenneturvallisuuksuustiedotusta jaetaan mediassa. Eräs hyvä ajankohta on liikennejärjestelyiden muuttamisen yhteydessä. Esimerkiksi jonkin kevyen liikenteen järjestelyn valmistuessa voidaan tiedottaa pyöräilystä ja pyöräilykypärän käyttämisestä. Kiertoliittymien yhteydessä voidaan muistuttaa kiertoliittymässä ajamisen säännöistä.</p>	Tekninen toimi, kunnan liikenneturvallisuuksryhmä	



Kunnan henkilöstö	<p><u>Henkilöstön liikenneturvallisuuksosaamisen ylläpito:</u></p> <p>Laaditaan tiedotteita liikenneturvallisuuksasioista henkilökuntalehtiin työpaikoilla. Alheena ovat mm. työmaiden turvallisuus ja asianmukaiset liikenteenohjaustoimet, suojavaatteiden käyttö, ajaminen liukkaalla, rattijuoppous/alkolukko, työnantajan ja oman auton huolto jne.</p> <p>Välitetään myös Liikenneturvan tiedotteita työpaikoilla edelleen ja nostetaan uutiseksi paikallisella tasolla.</p> <p>Tieturva-koulutuksen ainakin teknisen toimen henkilöstölle.</p>	Henkilöstö (johto) Yhteistyötahona Liikenneturva	Jatkuuaa
Moottori-ajoneuvolla liikkuvat kuntalaiset	<p><u>Turvallinen liikenneympäristö:</u></p> <p>Viedään siirrettäviä nopeusnäyttötauluja mm. koulujen, päiväkotien ja palvelukotien läheisyyteen. Laskentatulokset toimitetaan poliisille ja niistä tiedotetaan mediassa. Nopeusvalvonta kohdistetaan mittausten perusteella oikeaan paikkaan ja oikeaan aikaan.</p> <p>Koulujen läheisyydessä olleiden taulujen tulokset toimitetaan kouluille, jotta oppilaat voivat käsitellä niitä esim. matematiikan tunnilla ja tuloksia voidaan esitellä vanhemmille.</p>	Tekninen toimi Yhteistyötahona poliisi  Koulut	Jatkuuaa
Moottori-ajoneuvolla liikkuvat kuntalaiset	<p><u>Ajokunto:</u></p> <p>Ajokuntoon liittyvien asioiden esin nostaminen, esim. mitä seurauksia väsyneenä ajamisella voi olla. Muistutuksia matkapuhelimen käytöstä ajaessa.</p>	MHF (Motorförarnas helnkyterhetsförening). Liikenneturva	
Kaikki asukkaat	<p><u>Talvijalan kulun turvallisuus:</u></p> <p>Tiedotetaan mediassa liukastumistapaturmien ehkäisystä. Työpaikoilla ja tapahtumissa pidetään liukueste- ja jalkine-esittelyitä.</p>	Liikenneturvallisuuksryhmä, paikalliset yritykset	Syksy / talvi

I käihmiset ja vajaakuntoiset

Kohderyhmä	Tavoite ja toteutustapa	Järjestäjä, vastuutaho	Ajoitus
Vuosien 2014-2015 toiminta			
Henkilöstö	<u>Liikenneturvallisuuustyö:</u> Henkilöstön kokouksissa kerrotaan valmistuneesta liikenneturvallisuuksuunnitelmasta ja käydään läpi oman kohderyhmän toimintasuunnitelma vuosille 2014-2015. Koko henkilöstö tulee tietoiseksi suunnitelmasta. Samalla kerrotaan saatavilla olevasta materiaalista (esim. Liikenneturvan nettisivut).	Kunnan liikenneturvallisuuksuryhmä, perusturvan henkilöstö (johto)	Syksy 2014
I käihmiset	<u>Turvallisen liikkumisen edistäminen:</u> Kotikäyntien yhteydessä muistutetaan ikäihmisiä turvavarusteiden ja apuvälineiden käytöstä sekä opastetaan turvalliseen liikkumiseen.  Ikäihmisten kanssa tehdään käytännön harjoituksia turvavarusteiden käytöstä avustajien kanssa esim. vanhusten viikolla. Samalla jaetaan esim. turvalliivejä tai heijastimia.	Perusturvan henkilöstö, yhteistyössä Liikenneturva	Jatkuuaa, vanhusten viikko lokakuussa
I käihmiset	<u>Liukkaan kelin liikkuminen:</u> Ikäihmisiä muistutetaan hyvistä talvijalkineista sekä liukusteiden hankinnasta ikäihmisten kokoontumisissa (esim. vanhusneuvoston tai eläkejärjestöjen kokoontumisissa). Liikenneturvan kouluttaja pitää puheenvuoron ja jakaa materiaalia.	Vanhusneuvoston ja järjestöjen yhteyshenkilöt, yhteistyössä esim. Liikenneturva, kunnan liikuntatoimi, paikallinen suutari	Syksy / talvi 2014-2015
I käihmiset	<u>Turvallinen talvikauden liikenneympäristö:</u> Ikäihmisille tarjotaan mahdollisuus hakea hiekoitusSORAA kunnan osoittamasta paikasta. Asiasta tiedotetaan mm. ikäihmisten kokoontumisissa ja kotikäynneillä.	Tekninen toimi, perusturva	Syksy / talvi 2014-2015, syksy 2015
I käihmiset	<u>Turvallisen pyöräilyn edistäminen:</u> Pidetään tietoisuutta turvallisuudesta pyöräilyssä ikäihmisten kokoontumisissa (esim. vanhusneuvoston tai eläkejärjestöjen kokoontumisissa). Aiheena on mm. pyöräilykypärän käyttö. Liikenneturvan kouluttaja pitää puheenvuoron ja jakaa materiaalia.	Vanhusneuvoston ja järjestöjen yhteyshenkilöt, yhteistyössä esim. Liikenneturva	Kevät 2015

Pidemmän aikavälin toiminta		
Henkilöstö	Liikenneturvallisuustyön suunnittelu ja seuranta:  Tuleva toiminta suunnitellaan kokoamalla toimintaohjelma seuraavalle vuodelle. Suunnitelma on tiivis ja konkreettinen sisältäen vain toteutettavissa olevat toimenpiteet. Kukin yksikkö toimittaa oman esityksensä, josta johto kokoaa koko hallinnonalan suunnitelman. Suunnitelma käydään läpi jokaisessa yksikössä.	Hallinnonalan johto, hallinnonalan yhteyshenkilö liikenneturvallisuusrhymässä
Henkilöstö	Liikenneturvallisuussuunnitelman ja osaamisen ylläpito:  Perusturvan henkilöstölle järjestetään liikenneturvallisuuskoulutus. Henkilöstöä opastetaan liikkumaan turvallisesti sekä ottamaan liikenneturvallisuusasiat huomioon kohdatessaan työssään lääkkeitä ja vajaakuntoisia.	Henkilöstö (johto), yhteistyössä Liikenneturva
Ikäihmiset	<u>Ajokunto:</u>  Kunta järjestää Ikäautoilijan kurtokurssin yhdessä Liikenneturvan kanssa.	Perusturva, yhteistyössä Liikenneturva
Ikäihmiset ja vajaakuntoiset	<u>Liikenneturvallisuusinfo:</u>  Tietoa ajankohtaisista liikenneturvallisuusasioista 75 vuotta täyttäneille palvelujen johdon kautta.  Tiedotus ja valistus ikäihmisten kokoontumisissa (vanhusneuvosto, eläkejärjestöjen kokoontumiset).  Tietoa liikuntarajoitteisille neuvontatoimen kautta.	Perusturvan johto, vanhusneuvoston ja järjestöjen yhteyshenkilöt, yhteistyössä esim. Liikenneturva
Ikäihmiset ja vajaakuntoiset	<u>Turvallinen liikenneympäristö:</u>  Vanhus- ja vammaisneuvosto sekä päättäjät ja tekninen toimi pitävät yhteispalaverin, jossa käydään läpi liikenneympäristön liikumisongelmia.	Vanhus- ja vammaisneuvosto, tekninen toimi
		Vuosittain





Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 14/2015				
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri				
Tekijät Ramboll Finland Oy Hannakaisu Turunen Mikko Uljas Klas Hytönen Terhi Svenss		Julkaisu-aika Syyskuu 2014		
		Kustantaja   Julkaisija Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus		
		Hankkeen rahoittaja   toimeksiantaja -		
Julkaisun nimi Pedersören liikenneturvallisuussuunnitelma 2014				
Tiivistelmä Pedersören liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu seudun kuntien ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen yhteistyönä. Suunnitelmassa on selvitetty liikenneturvallisuuden, liikkumisen, toimintaympäristön ja liikennejärjestelmän nykytilaa sekä kartoitettu liikenneturvallisuusongelmia erilaisten analyysien ja kyselyiden avulla. Nykytila-analyysin pohjalta on asetettu liikenneturvallisuustyön visio ja tavoitteet sekä määritetty toimenpide-ehdotukset. Tavoitteisiin pääsemistä tukevat liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden ohjelma, hallintokuntien liikenneturvallisuustyölle kootut toimintasuunnitelmat sekä liikkumisen ohjauksen toimintaohjelma.  Onnettomuusanalyysin perusteella liikenneturvallisuuden tila oli Pietarsaaren seudulla hieman koko Suomen keskiarvoa huonompi. Pietarsaaren, Pedersören ja Uudenkaarlepyyn seudulla tapahtuneissa onnettomuuksissa kuoli tai loukkaantui koko maan keskiarvoa enemmän mopoilijoita. Moottoripyöräilijöitä kuoli ja loukkaantui yhtä paljon kuin kokomaassa, mutta muissa kulkumuodoissa kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä oli maan keskiarvoa alhaisempi. Eniten henkilövahinkoja aiheutui yksittäisonnettomuuksista. Vakavimpia onnettomuuksia olivat jalankulkijaonnettomuudet, sillä niistä suurin osa johti henkilövahinkoon. Lukumäärällisesti eniten onnettomuuksia tapahtui 18–20-vuotiaille, mutta myös 15–16-vuotiaille tapahtui paljon henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia. Seudulla tapahtuneista liikenneonnettomuuksista aiheutui vuosittain keskimäärin 22,1 miljoonan euron kustannukset, josta kuntien osuus oli vuosittain yhteensä noin 3,8 miljoonaa euroa.  Asukaskyselyn tulosten perusteella henkilöautolla liikkuminen on yleisin kulkumuoto Pietarsaaren seudulla. Matkojen lukumäärällä mitattuna kesällä kolmannes ja talvella neljännes matkoista tehdään Pietarsaaren seudulla kävellen tai pyörällä. Kyselyn mukaan koululaisia pidettiin turvattomimpana tienkäyttäjryhmänä, ja kävelyä sekä pyöräilyä turvattomimpina kulkutapoina. Liian suuria ajonepeuksia ja puhelimessa puhumista pidettiin merkittävimpana syynä erilaisiin liikenneonnettomuuksiin ja tärkeimmäksi kehittämistarpeeksi nousi teiden ja katuojen kunnossapito ja laatu.  Onnettomuusanalyysin ja valtakunnallisten sekä alueellisten tavoitteiden pohjalta Pietarsaaren seudulle asetettiin liikenneturvallisuustyön tavoitteet. Valtakunnallisen tavoitteen mukaan liikennekuolemien määrä tulee puolittaa ja loukkaantuneiden määrää vähentää neljänneksellä vuoden 2010 tasosta vuoteen 2020 mennessä. Määrällinen liikenneonnettomuuksien vähentämistavoite suhteutettiin kullekin kunnalle Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen tavoitteesta. Tavoitteiden saavuttaminen suunnitelmakauden aikana on haasteellista, koska pelkkä toimenpideohjelman toteuttaminen ei tuo laskennallisesti tarvittavaa onnettomuusvähennystä. Tavoitteeseen voidaan kuitenkin päästä tehokkaan yhteistyön avulla eri tahojen välillä. Tavoitteeseen tulee pyrkiä laajaa keinovalikoimaa käyttäen.  Suunnitelmatyön aikana aktivoitiin kuntien liikenneturvallisuusryhmät, joiden toiminnan tueksi laadittiin toimintasuunnitelmat sekä vuosikello työn eri vaiheista. Ryhmät vastaavat suunnitelman toteuttamisesta, toteutumisen seurannasta ja tarvittaessa päivittämisestä.				
Asiasanat (YSA:n mukaan) liikenneturvallisuus, liikkuminen, liikenneympäristö, liikennekasvatus, liikenneonnettomuus, liikkumisen ohjaus				
ISBN (painettu) 978-952-314-209-1	ISBN (PDF) 978-952-314-210-7	ISSN-L 2242-2846	ISSN (painettu) 2242-2846	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854
www www.ely-keskus.fi/julkaisut   www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-314-210-7	Kieli Suomi	Sivumäärä 87 + 56
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavana myös verkossa: www.ely-keskus.fi/julkaisut   www.doria.fi				
Kustannuspaikka ja aika Seinäjoki 2015			Painotalo Kopijyvä Oy	



Pedersören liikenneturvallisuussuunnitelma on laadittu seudun kuntien ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen yhteistyönä. Suunnitel-massa on selvitetty liikenneturvallisuuden, liikkumisen, toimintaympäristön ja liikennejärjestelmän nykytilaa sekä kartoitettu liikenneturvallisuusongelmia erilaisten analyysien ja kyselyiden avulla. Nykytila-analyysin pohjalta on asetettu liikenneturvallisuustyön visio ja tavoitteet sekä määritetty toimenpide-ehdotukset. Tavoitteisiin pääsemistä tukevat liikenneympäristön parantamistoimenpiteiden ohjelma, hallintokuntien liikenneturvallisuustyölle kootut toimintasuunnitelmat sekä liikkumisen ohjauksen toimintaohjelma.

**RAPORTEJA 14 | 2015**

**PEDERSÖREN LIIKENNETURVALLISUUSSUUNNITELMA 2014**

**Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**ISBN 978-952-314-209-1(painettu)**

**ISBN 978-952-314-210-7 (PDF)**

**ISSN-L 2242-2846**

**ISSN 2242-2846 (painettu)**

**ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)**

**URN:ISBN:978-952-314-210-7**

**[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)**